TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

19
1244
11. 05. 1975

SKRZYDLATA POLSKA

Bratnia Czechosłowacka Republika Socjalistyczna obchodzi uroczyście 30-lecie swego istnienia. W numerze niniejszym, na stronach 11 i 16, zamieszczamy z tej okazji informacje o czechosłowackiej technice lotniczej. Na zdjęciu obok: Czechosłowackie samoloty sportowe: czteromiejscowy Zlin Z-43 (wyżej) i dwumiejscowy Zlin Z-42M (niżej), w locie nad Tatrami.

NA HORYZONCIE

DUŻY KROK NAPRZÓD

Polski przemysł lotniczy należy w naszej gospodarce narodowej do przemysłów o szybkim tempie rozwoju. Kontynuuje on piękne tradycje polskiego przemysłu lotniczego. Odrodzony po wojnie, stworzył w 30-leciu PRL wiele udanych konstrukcji samolotów i szybowców, które rozsławiły imię polskich konstruktorów i pilotów na świecie.

Nasz przemysł lotniczy produkuje dziś seryjnie jeden z najnowszych typów śmigłowców, samoloty z silnikami tłokowymi i odrzutowymi. Produkuje lotnicze silniki odrzutowe i tłokowe, przyrządy pokładowe, osprzęt i wyposażenie lotnicze. Zaplecze naukowo-techniczne tego przemysłu prowadzi szerokie badania naukowe. Szczycimy się bogatym dorobkiem ludzi polskiego przemysłu lotniczego — jego robotników, techników i inżynierów.

W rozwoju polskiego przemysłu lotniczego w minionym 30-leciu niezwykle znamienny jest fakt, iż zawdzięcza on wiele braterskiej pomocy i współpracy ze Związkiem Radzieckim. Jako jeden z pierwszych przemysłów w kraju zapoczątkował współpracę z ZSRR od razu po wyzwoleniu południowych obszarów Polski w 1944 r. Głównie przy pomocy radzieckiej został on wskrzeszony, odbudowany i rozbudowany, podejmując i opanowując szereg coraz to nowszych dziedzin produkcji lotniczej.

Z początkiem lat 70-tych nastąpił nowy, zdecydowanie wyższy etap form współpracy między Polską i ZSRR w dziedzinie przemysłu lotniczego i cywilnego w ogóle. Ważnym i istotnym nowum w tej współpracy było m.in. powołanie polsko-radzieckiego biura konstrukcyjnego w mieleckiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, które otrzymało zadanie opracowania samolotu rolniczego z napędem odrzutowym o dużym udźwigu. Pierwszy w dziejach polsko-radziecki samolot oznaczony symbolem M-15, był konstruowany w oparciu o warunki taktyczno-techniczne głównego odbiorcy radzieckiego — Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR. Stał się on nową, wielką szansą produkcyjną dla polskiego przemysłu lotniczego. Ma zastąpić w przyszłości popularny samolot An-2, produkowany na licencji radzieckiej w Mielcu już od 1958 r., a którego wyeksportowano dotychczas do Związku Radzieckiego ponad 6 tysięcy maszyn.

Prototyp samolotu M-15, dzięki owocnej pracy polskich i radzieckich konstruktorów oraz ścisłej współpracy lotniczych instytutów naukowo-badawczych Polski i ZSRR, przygotowano w rekordowo krótkim czasie. W maju 1973 r. zaczęły się próbne loty prototypu. 26 kwietnia 1975 r. główny konstruktor M-15, polski inżynier Kazimierz Gocyła, zameldował przedstawicielom władz polskiego i radzieckiego lotnictwa, iż załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu wykonała pierwszą partię tych samolotów i są one gotowe do próbnej eksploatacji i prób państwowych w ZSRR. Rozpoczęły się także przygotowania do produkcji seryjnej M-15.

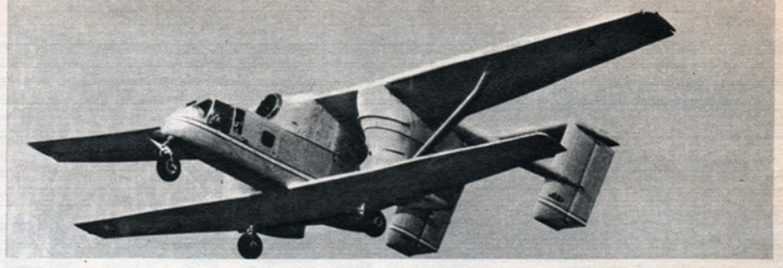
Jest to duży krok naprzód w rozwijaniu przez polski przemysł lotniczy sprzętu dla lotnictwa gospodarczego. Tym bardziej znamienny, że nowy polski samolot rolniczy PZL-106 „Kruk" jest również przygotowywany przez WSK PZL-Okęcie do produkcji seryjnej.

Ikarus

W następnym numerze:

- XXX KONFERENCJA IFALPA
- MIĘŚNIOLOT J. LECHA
- CZY NASTĄPI RENESANS WIATRAKOWCÓW?
- SAMOLOT DYWIZJONU 300

Z LOTU PO KRAJU



M-15 w locie

Zdjęcie: Kazimierz Kłoda

PREMIER PIOTR JAROSZEWICZ PRZYJĄŁ PRZEDSTAWICIELI TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

Z okazji Dnia Transportowca i Drogowca, prezes Rady Ministrów **Piotr Jaroszewicz** przyjął 28 kwietnia br. grupę przodujących pracowników transportu i drogownictwa.

W spotkaniu wzięli udział: minister Komunikacji — **Mieczysław Zajfryd**, wiceminister tego resortu — **Stanisław Mroczek** oraz przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — **Krzysztof Wardyński**.

W grupie reprezentującej 360-tysięczny Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców byli także przedstawiciele lotnictwa cywilnego: **Jacek Chojnacki** — szef zespołu kontroli ruchu LOT, **Hanna Klimkowska** — sekretarz samorządu robotniczego PLL LOT, **Damian Żuchowski** — kapitan pilot samolotu Il-62 PLL LOT.

W czasie spotkania omówiono zagadnienia związane z intensywnym rozwojem transportu samochodowego, drogownictwa i lotnictwa. Premier Piotr Jaroszewicz wskazał na zadania, jakie czekają transportowców i drogowców w roku bieżącym oraz w następnej pięciolatce. Dziękując uczestnikom spotkania za trud i zaangażowanie w ich odpowiedzialnej pracy przekazał obecnym, a za ich pośrednictwem wszystkim transportowcom i drogowcom — serdeczne pozdrowienia od Biura Politycznego KC PZPR, I Sekretarza KC — **Edwarda Gierka** i rządu. Złożył im także życzenia dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i życiu osobistym.

ORDER SZTANDARU PRACY I KLASY DLA LIGI OBRONY KRAJU

W Warszawie obradowało 28 kwietnia br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju. W czasie posiedzenia członek Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej — gen. armii **Wojciech Jaruzelski** udekorował sztandar Ligi Obrony Kraju Orderem Sztandaru Pracy I Klasy, przyznanym organizacji przez Radę Państwa PRL w uznaniu jej zasług dla obronności kraju, dorobku w dziedzinie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży oraz wkładu w gospodarkę narodową.

PIERWSZA PARTIA SAMOLOTÓW M-15 PRZEKAZANA DO PRÓBNEJ EKSPLOATACJI W ZSRR

W Mielcu odbyło się 26 kwietnia br. uroczyste przekazanie pierwszej partii odrzutowych samolotów rolniczych M-15 do próbnej eksploatacji w Związku Radzieckim, gdzie maszyny te przejdą próby państwowe ZSRR.

W uroczystości udział wzięli: I zastępca ministra Przemysłu Maszynowego **Aleksander Kopeć** oraz wiceministrowie przemysłu lotniczego i lotnictwa cywilnego ZSRR **Michaił Michajłow** i **Aleksander Aksjonow**.

Meldunek o wykonaniu przez załogę Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec pierwszej partii samolotów typu M-15, który jest wspólnym dziełem grupy polskich i radzieckich konstruktorów, złożył główny konstruktor tego samolotu inż. **Kazimierz Gocyła**. Próbne loty prototypu M-15 zaczęły się w maju 1973 r. i od tego czasu do kwietnia br. nowe odrzutowe samoloty rolnicze wylatały ponad 500 godzin, wykonując ponad 900 startów i lądowań.

SESJA POLSKIEGO TOWARZYSTWA MIŁOŚNIKÓW ASTRONOMII PAN

W Krakowie odbyła się uroczysta sesja Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii PAN, w czasie której zasłużonym działaczom Towarzystwa wręczono odznaczenia państwowe. Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał prof. dr **Eugeniusz Rybka**. Doc. **Kazimierz Kordylewski** otrzymał Medal Komisji Edukacji Narodowej.

UROCZYSTE SPOTKANIE ZAŁOGI LOTU W HANGARZE NA OKĘCIU

Z okazji Święta Pracy i Dnia Transportowca, 28 kwietnia odbyła się w największym hangarze LOTu na Okęciu uroczysta akademia załogi PLL LOT. 80 pracownikom LOTu wręczono na niej odznaki „Zasłużonego pracownika LOT", z tego 13 odznak złotych dla tych, którzy przepracowali w przedsiębiorstwie ponad 25 lat. Złote odznaki otrzymali m.in. emerytowany mechanik **Józef Adamczyk**, mistrz silnikowy **Antoni Herman**, mechanik lotniczy **Tadeusz Nowakowski** oraz kapitanowie pilocі — **Florian Kortus** i **Jerzy Nieciengiewicz**. W programie artystycznym akademii wystąpili artyści scen warszawskich.

LOTNISKO W RĘBIECHOWIE — PO ROKU

2 maja br. minął rok od otwarcia nowego gdańskiego lotniska cywilnego w Rębiechowie. W tym okresie przez port lotniczy przewinęło się ponad 100 tysięcy pasażerów z kraju i zagranicy. Przygotowywany jest drugi etap budowy lotniska, które w przyszłości ma być portem zapasowym dla stolicy obok Poznania i Rzeszowa. Budynek samego dworca lotniczego jest jednak na razie jeszcze prowizoryczny.

NAGRODY DLA KSIĄŻEK WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Rozstrzygnięty został XVII Konkurs Polskiego Towarzystwa Wydawców Książek na najlepiej wydaną książkę. Miło nam donieść, że w dziale publikacji matematyczno-technicznych jedną z nagród głównych otrzymały książki: „Zawieszenie samochodu" — **Roberta Rotenberga** i „Nawigacja lotnicza" — **Siergieja Fiedczyna**, wydane nakładem naszych macierzystych Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Gratulujemy!

DNI GAGARINA W ZIELONEJ GÓRZE

W dniach 23–26 kwietnia obchodzono w Wyższej Szkole Inżynierskiej im. Jurija Gagarina w Zielonej Górze „Dni J. Gagarina". Na terenie uczelni otwarto kilka wystaw, z których największa fotograficzna ilustruje dzieje radzieckiej kosmonautyki. Odbyło się też seminarium naukowe na temat wkładu ZSRR w badania Kosmosu, na którym referaty wygłosili specjaliści z astronomii, astronautyki, medycyny i łączności kosmicznej. Dni Gagarina objęły swym zasięgiem całą stolicę Ziemi Lubuskiej.

Trzeba dodać, że w murach zielonogórskiej uczelni znajduje się akt erekcyjny podpisany przez Pierwszego Kosmonautę Świata i od tego czasu WSInż. nosi imię Jurija Gagarina. Coroczne obchody Dni Gagarina stały się piękną tradycją uczelni i Zielonej Góry.

WALNE ZEBRANIE ŚLĄSKICH SENIORÓW LOTNICTWA

W Katowicach obradowało 4 kwietnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim. W toku obrad podsumowano bogaty dorobek śląskich seniorów lotnictwa, ustalono nowy plan pracy oraz wybrano nowy zarząd w składzie: **Andrzej Pendziach, Julian Płodowski, Emanuel Sukiennik, Józef Kubit i Józef Zych.**

(E. S.)

OGÓLNOPOLSKI ZLOT I SYMPOZJUM PILOTÓW LOTNI

Sekcja Pilotów Lotni Aeroklubu Bydgoskiego zawiadamia za naszym pośrednictwem, że 1 czerwca 1975 r. pragnie zorganizować ogólnopolski zlot i sympozjum lotniarzy. W programie m.in. wystawa sprzętu i konkurs lotów. Aeroklub zapewnia zakwaterowanie i wyżywienie. Wstępne zgłoszenia z dokładnym adresem należy nadsyłać do 10 maja br. pod adresem: Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 30, 85-157 Bydgoszcz.

ZGONY

13 kwietnia 1975 r. zmarł, w wieku 62 lat, mgr **ZYGMUNT DUBICKI**, pilot-instruktor, historyk lotnictwa, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, wieloletni kierownik Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, członek Śląskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, zasłużony wychowawca młodych polskich lotników, wieloletni współpracownik „Skrzydlatej Polski".

Uroczyste spotkanie załogi LOTu w hangarze na Okęciu.

Zdjęcie: Marian Kobrzyński

Z LOTU PO świecie

■ **Seryjną** produkcję licencyjną anglofrancuskich śmigłowców Westland/Aerospatiale „Lynx" i angielskich samolotów Hawker Siddeley „Hawk" uruchomi Egipt, w wyniku podpisanego w marcu br. porozumienia. W pierwszej fazie śmigłowce i samoloty będą montowane z przywożonych części, w drugiej — ruszy własna produkcja licencyjna. W przedsięwzięcie zaangażowane jest finansowo jedno z arabskich państw bliskowschodnich.

■ **Loty** na zbudowanej według własnych planów lotni wykonali w okolicy Krasnojarska (Wschodnia Syberia) członkowie miejscowego klubu sportowego „Jenisiej". Głównym konstruktorem lotni jest wykładowca instytutu politechnicznego G. D. Kowalenko. Prace przy budowie rozpoczęto latem 1973 r. Powierzchnia lotni wynosi — 18 m², masa — 19 kg. W najbliższym czasie miejscowi entuzjaści lotni zamierzają urządzić zawody w lądowaniu na celność.

■ **Egipskie** linie lotnicze „Egyptair" wycofały się z zeszłorocznych zamiarów zakupu sześciu samolotów McDormell Douglas DC-9-50, wyrażając jednocześnie chęć kupienia sześciu samolotów Boeing-727-200 i czterech Boeing-737-200. Zakontraktowane trzy samoloty Boeing-737-366C będą odesłane do fabryki.

■ **Większość** członków kanadyjskiej specjalnej komisji parlamentarnej d/s obrony narodowej wypowiedziała się przeciw przedłużeniu amerykańsko-kanadyjskiego porozumienia „o obronie przeciwlotniczej Ameryki Północnej" (NORAD). Termin ważności tego porozumienia, zgodnie z którym USA rozmieściły na terytorium Kanady swoje bazy rakietowe i stacje radiolokacyjne, wygasa 12 maja. Jak twierdzi rząd kanadyjski, zalecający przedłużenie układu, odmowa przedłużenia przyniosłaby szkodę „i tak już napiętym" stosunkom kanadyjsko-amerykańskim.

■ **Pierwsze** miejsce w czechosłowackich całorocznych zawodach szybowcowych — 1974 zdobył František Matoušek, z aeroklubu Nove Mesto, przed Janem Šatnym, Tadeuszem Walą i Jindrą Palušková. W zawodach uczestniczyło 500 pilotów (w r. 1973 — 627). Najlepszym aeroklubem okazał się Brno-Medlanky.

■ **Szwajcarskie** porty lotnicze zanotowały w większości w r. ub. mniejszą liczbę pasażerów niż w r. 1973. I tak: Zurych — 6 216 497 osób (o 0,4% mniej), Genewa — 3 728 595 (o 2,5% mniej) i Bazylea — 818 283 (o 2,8% więcej) osób w ruchu regularnym, ale o 29% mniej w charterze).

■ **Modernizacji** postanowiły poddać USA swą flotę wojskowych samolotów transportowych, składającą się z maszyn Lockheed C-5A „Galaxy" i C-141 „Starlifter". W samolotach C-5A przekonstruowane będą i wzmocnione skrzydła, w C-141 przedłużone kadłuby.

■ **Produkcję** myśliwców bombardujących o prędkości naddźwiękowej zamierza uruchomić izraelski przemysł zbrojeniowy. Taką informację ogłoszono w Tel Awiwie. Nowe samoloty konstrukcja mają przypominać amerykańskie myśliwce bombardujące F-4 „Phantom".

■ **Irańskie** załogi śmigłowcowe szkolone będą przez amerykańskich specjalistów z zakładów Bell. Iran zakupił ogółem w USA 287 śmigłowców transportowych Bell-214A i 202 śmigłowce bojowe Bell AH-1J. Maszyny te sa sukcesywnie dostarczane do Iranu od r. 1972.

■ **Liczba** pasażerów przewiezionych w r. 1974 przez samoloty zachodnioniemieckich linii „Deutsche Lufthansa" wzrosła o 20% w stosunku do r. 1973, osiągając 9,6 mln (w r. 1973 — 8 mln). O 8,7% wzrosła ilość przewiezionych towarów.

■ **W obliczu** spodziewanych w tym roku poważnych strat (ok. 130 mln dolarów), japońskie linie JAL zapowiedziały szereg drastycznych kroków, m. in. obniżkę płac personelu administracyjnego o 10% i obcięcie etatów o 30%, wraz z jednoczesnym wstrzymaniem jakichkolwiek przyjęć nowych pracowników. Wejście do służby czterech nowo zakupionych DC-10 będzie wstrzymane aż do odwołania.

■ **O działalności** radzieckiej centrali eksportowej sprzętu lotniczego „Awiaeksport" mówiono ostatnio w Moskwie, na konferencji prasowej. „Awiaeksport" sprzedaje za granicę różnoraki sprzęt lotniczy, a m. in. samoloty Il-62, Tu-134A, Tu 154, Jak-40, An-26, An-24, An-30, śmigłowce Mi-6, W-8, Ka-26, silniki lotnicze, osprzęt, przyrządy pokładowe, spadochrony, części zapasowe, pokładową i naziemną aparaturę radiową. Zabezpiecza obsługę techniczną i kapitalne remonty sprzedawanego sprzętu, załatwia sprawy ewent. szkolenia za granicą personelu latającego i technicznego oraz organizuje pokazy sprzętu na wielu miedzynarodowych wystawach i salonach lotniczych.

■ **Hiszpania** zakupiła 24 amerykańskie samoloty McDormell Douglas F-4E i RF-4E („Phantom"). Ogółem hiszpańskie lotnictwo wojskowe dysponuje 36-ma „Phantomami".

■ **W połowie** maja br. irańskie linie lotnicze „Iran Air" rozpoczynają loty z Teheranu do Nowego Jorku, nad Atlantykiem. Początkowo eksploatowane będą na nowej linii samoloty Boeing-707. Od roku 1976 wejdą do służby zakupione w USA Boeingi-747, zaś od r. 1978 „Iran Air" zamierza skierować na linię nowojorską naddźwiękowe „Concorde".

■ **Irak** zamierza zakupić w USA, za sumę 100 mln dolarów, dwa samoloty Boeing-747, trzy Boeing-727 i jeden Boeing-737. Maszyny te mają wejść na linie „Iraqi Airways".

■ **W wyniku** współzawodnictwa w IV kwartale ub. r. między terenowymi zarządami radzieckiego „Aeroflotu" nagrody otrzymały zarządy: Nadwołżański, Północnokaukaski, Kirgiski, Gruziński, Zachodniosyberyjski, Leningradzki, Mołdawski, Azerbejdżański, Komi, Łotewski i Armeński. (z)

■ **Pasażerskie przewozy lotnicze** 18 towarzystw zachodnioeuropejskich, reprezentowanych w AEA, zwiększyły się w roku ubiegłym w porównaniu z 1973 r. — o 3% w obszarze Europy i o 4% w ruchu międzykontynentalnym. Przewozy towarowe wzrosły odpowiednio o 7 i 13%.

■ **Towarzystwo SAS** w porozumieniu z amerykańskim przedsiębiorstwem wynajmu samochodów „Avis" wprowadziło nowy rodzaj tanich podróży po Europie z opłaconymi kosztami pobytu, tzw. Skywheeler. Program tych podróży obejmuje szereg dodatkowych udogodnień, m.in. z góry opłacony wynajem samochodów „Avis", którymi podróżny może odbywać część obranej trasy.

■ **Znajdujące się od 10 miesięcy** w eksploatacji towarzystwa „Air France" 6 aerobusów A-300B potwierdziło swoje główne zalety użyteczne, wykazując niższy poziom hałasu (90 EPNdB) i niższe o 10% koszty eksploatacyjne od popularnego samolotu amerykańskiego B-727.

■ **Rząd francuski** domaga się od towarzystwa „Air France", aby wyłączane obecnie z eksploatacji „Caravelle" i B-707 były zastępowane przez samoloty produkcji krajowej („Mercure" i aerobus A-300). Swego czasu „Air France" odmówiło zakupu „Mercure", uznając ten samolot za nieprzydatny dla swoich zadań przewozowych.

■ **Porty lotnicze Berlina** zachodniego obsłużyły w roku ubiegłym 4,3 mln pasażerów, jednak o 10,6% mniej niż w 1973. O 14,9% zmniejszył się również ruch towarowy i o 4,6% pocztowy.

■ **ICAO wydała aneks 17** do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym pt. „Bezpieczeństwo", zawierający zalecenia w dziedzinie ochrony pasażerów, załogi i statków powietrznych przed atakami gwałtu. Przepisy nakładają na kraje członkowskie obowiązek stosowania odpowiednich środków kontroli i zabezpieczenia w portach lotniczych. Aneks wszedł w życie 25 lutego br. (O)

NASZE ROZMOWY

z wiceprzewodniczącym Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki dr. BOGUSŁAWEM RYBĄ

MODELARSTWO LOTNICZE SPORTEM TECHNICZNYM

— Panie Przewodniczący, od pewnego czasu dużo się mówi, a także pisze o swego rodzaju dyskryminacji małego lotnictwa — modelarstwa. Nasi modelarze, startujący w różnych imprezach noszących zdecydowany charakter sportowy, czują się pokrzywdzeni. Nie są bowiem uznawani za prawdziwych uczestników igrzysk sportowych, nie mają określonych przywilejów, a także nie mogą chlubić się zaszczytnymi tytułami mistrzów sportu, mimo iż otrzymują dyplomy i odznaki zarówno od GKKFiT jak i Aeroklubu PRL. Sytuacja stała się szczególnie, rzec można, napięta, po ostatnich bardzo dobrych wynikach osiągniętych na mistrzostwach świata i w innych imprezach zagranicznych. Wiele spraw, wydaje mi się, nie zostało dotąd załatwionych i muszę przyznać, że miałem od dawna ochotę napisać duży artykuł na ten temat. Kończyłby się on oczywiście wszechmądrą formułką: a co na to GKKFiT? Artykułu nie napisałem, bo doszedłem do przekonania, że Czytelnicy nasi więcej skorzystają z informacji zaczerpniętej bezpośrednio u źródła. A dodam skromnie — nikt tego dotąd nie uczynił. Pozwoli Pan, że posłużę się wymienionym już pytaniem — a co na to GKKFiT?

— Przede wszystkim nie chciałbym rozpoczynać naszej rozmowy od spraw ogólnie znanych. Sporty lotnicze w Polsce mają tradycję i swoją rangę, służą bowiem społeczeństwu i są przez społeczność uznawane jako potrzebne. Można by stwierdzić, że jedynie sprawy zarządzania sportem lotniczym są nieco skomplikowane. APRL podporządkowany jest resortowi komunikacji, ale przepisy i zasady funkcjonowania sportu lotniczego oparte są na ogólnych zasadach sportowych, które wydaje nasz Komitet. Tym tylko różni się sport lotniczy od innych rodzajów sportów zgrupowanych obecnie w Polskiej Federacji Sportu, czy na przykład Związku Żeglarskim i innych organizacjach, które znajdują się pod stałą opieką prawną i materialną GKKFiT. Oprócz Aeroklubu PRL w podobnej sytuacji znajduje się również Liga Obrony Kraju, która zajmuje się m. in. sportami techniczno-modelarskimi. Współdziałanie naszego Komitetu z Aeroklubem PRL datuje się od dziesiątków lat. Sport lotniczy ma zresztą od dawna ustalone normy i przepisy opracowane wspólnie z APRL, tak iż szybownicy, spadochroniarze, piloci samolotowi i balonowi wiedzą, że należą do wielkiej rodziny sportowców. Osiągnięcia lotników tak samo są honorowane jak i sportowców innych dyscyplin. W tym zakresie wspólnego działania z Aeroklubem PRL nie natrafiamy na jakiekolwiek trudności. Muszę tutaj podkreślić, że osiągnięcia sportowców lotniczych, szczególnie w ostatnich latach, są duże.

— Z dużym lotnictwem nie ma zatem kłopotów, ale pojawiły się one w lotnictwie zwanym małym.

— Właśnie. W ostatnich dwóch — trzech latach przy współpracy z Aeroklubem PRL i LOK zarysowały się dwa nowe zupełnie, chociaż specjalistom od dawna znane, zagadnienia. Pierwsze dotyczyło tak zwanych sportów obronnych, którymi zajmuje się LOK i które, można powiedzieć, w zasadzie zostało już — dosłownie w ostatnich dniach — rozwiązane z punktu widzenia zasad dalszego rozwoju i regulaminów. Ale te sprawy chyba mniej Pana interesują, dlatego wymienię drugie zagadnienie, związane z modelarstwem zarówno lotniczym, uprawianym przez członków Aeroklubu PRL jak i modelarstwem kołowym czy szkutniczym, praktykowanym w LOK. Ponieważ modelarstwo lotnicze jest jedną z dziedzin sportu lotniczego, to zdaniem władz APRL modelarze powinni mieć identyczne prawa i przywileje jak ich starsi koledzy. W środowisku sportowym takie propozycje natrafiały na opory. Nawet na duże opory, bo jak tu można porównywać wysiłek modelarza lotniczego, wypuszczającego modele, z wielkim wysiłkiem klasycznego sportowca. Dyskusje wspólnie prowadzone nie należały do łatwych. Niektórzy twierdzili, że jeśli szachiści mają być prawdziwymi sportowcami, to dlaczego nie są nimi modelarze itd., jak to w tego rodzaju rozmowach bywa.

— Czy skończyło się tylko na dyskusjach i ustalaniu definicji sportowca?

— Otóż nie. Powołaliśmy zespół roboczy i postanowiliśmy w jakiś rozsądny sposób rozwiązać powstałe zagadnienie z pożytkiem dla zainteresowanych, a przede wszystkim młodzieży. Zespół ten zakończył w kwietniu swe prace. Chcemy więc uznać modelarstwo lotnicze jako pewien rodzaj sportu wyodrębnionego. Ale, podkreślam, nie będziemy go absolutnie łączyć z innymi, klasycznymi dyscyplinami sportu, bo nie ma takiej potrzeby i tego po prostu nie da się przeprowadzić! Wprowadzając osobny rodzaj technicznych sportów modelarskich, realizujemy wytyczne Partii dotyczące upowszechnienia wiedzy technicznej i aktywizacji młodzieży.

— Dla modelarzy lotniczych jest to decyzja historyczna. Interesują mnie jednak szczegóły postanowienia...

— Przede wszystkim postanowiliśmy ustanowić odrębną klasyfikację sportową dla modelarstwa. Klasyfikacja jest podstawą działalności wszystkich sportowców, ich awansu. Umożliwia zdobywanie poszczególnych uprawnień, zachęca do wytrwałej pracy. Będziemy zabiegać o ustanowienie odrębnej odznaki państwowej za wybitne osiągnięcia w sportach technicznych. Nie chcemy, jak już wspomniałem, łączyć istniejących odznak z nowym rodzajem sportów. Mieliśmy na ten temat moc dyskusji, polemik, sprzeciwów, trudności, oporów i pretensji. Dlatego chcemy wnioskować ustanowienie odrębnej, równorzędnej odznaki pod inną nazwą. Ale to wymaga już decyzji Rządu. Będziemy oczywiście zabiegać o taką decyzję. Postanowiliśmy ponadto wyrazić zgodę na powołanie kadry narodowej w poszczególnych rodzajach modelarstwa, o łącznej liczbie nie przekraczającej przynajmniej na początku 30 (trzydziestu) osób. Musimy naturalnie wydać szereg aktów prawnych, jak np. formalny akt uznania modelarstwa jako dyscypliny sportów technicznych oraz nadanie Aeroklubowi PRL i LOK-owi uprawnień organizacji wiodących w tym zakresie. Następnie niezbędne są dokumenty dotyczące liczebności, zasad powoływania kadry, świadczeń i wielu innych spraw.

— Kiedy prace te mogą być zakończone?

— Na razie trwają prace normatywne. Przecież sport modelarski musi być podzielony na odpowiednie podgrupy techniczne i wiekowe i muszą znaleźć się w nim przedstawiciele dyscyplin najbardziej sportowych. Trudno do takich zaliczyć np. modelarzy budujących samoloty plastykowe czy uruchamiających modele kolejowe... Nie możemy więc mówić o modelarzach w ogóle, o grupach hobbystów, a o pewnych wybranych wspólnie z APRL rodzajach modelarstwa lotniczego (czy w LOK modelarstwa np. samochodowego). Wybrane zostaną tylko te rodzaje modelarstwa, gdzie istnieją już pewne tradycje, osiągnięcia, gdzie prowadzone są masowe imprezy z mistrzostwami świata włącznie. Ważne będzie również ustalenie norm, które będą podstawą do osiągania poszczególnych uprawnień. Spodziewamy się, że w roku bieżącym wszystkie te prace zostaną zakończone. Tym samym zakończyć się powinien okres dyskusji i polemik działaczy obu organizacji.

— Jak wynika z pańskiej wypowiedzi, GKKFiT znalazł ostatecznie rozwiązanie „problemu modelarskiego". Wyobrażam sobie, że znalezienie złotego środka nie było zadaniem łatwym?

— Dodam, iż dotychczasowe opory ze strony działaczy sportowych miały wyłącznie charakter psychologiczny. Obecne rozwiązanie jest na pewno optymalne. Proszę zwrócić uwagę, że nie narusza ono praw ani sportów klasycznych, ani technicznych. Daje identyczne przywileje zarówno jednej grupie jak i drugiej.

— Jeszcze jest jedna sprawa, która zapewne zainteresuje naszych wyczynowców, potencjalnych członków kadry narodowej. Jak rozwiązane zostaną zwolnienia z zakładu pracy, bo na razie wszystko zależy od przypadku — i szczęścia danego zawodnika?

— Uchwała rządowa normuje wymienione przez pana sprawy. W praktyce wygląda to tak, że zakład pracy nie ponosi skutków kosztów powołania np. na zawody swego pracownika. Organizator bowiem refunduje zarobek zawodnika. Jeśli chodzi o zwolnienia z pracy, to w zależności od posiadanej klasy danego zawodnika (co związane jest z jednolitą klasyfikacją sportową) istnieje możliwość uzyskiwania dodatkowych dni wolnych na treningi. O wszystkim tym mówią ogólne przepisy dotyczące sportu, a po ustanowieniu wszystkich norm i klasyfikacji z tych samych uprawnień korzystać będą modelarze lotniczy.

— Jako wiceprzewodniczący najwyższej władzy sportu w Polsce zna Pan wszystkie dziedziny lotniczej działalności. Interesuje mnie jakie w Pańskiej ocenie miejsce zajmuje sport lotniczy na tle innych dyscyplin. Czy wyniki naszych np. szybowników lub spadochroniarzy są jakoś odbierane i odczuwane?

— W naszych, ścisłych rozrachunkach sportowych, że się tak wyrażę, działalność sportu lotniczego jest wyraźnie odczuwana. Natomiast jeśli chodzi o upowszechnienie tych osiągnięć wśród społeczeństwa, to w dalszym ciągu — przynajmniej moim zdaniem — nie jest to stan w pełni zadowalający. Są oczywiście przypadki, że z racji mistrzostw świata trochę, ale tylko trochę więcej mówi się i pisze o lotnikach sportowych, ale tak na co dzień — bardzo mało. Tymczasem chodzi o informacje nie od przypadku, a o stałe podawanie wieści co się aktualnie dzieje w kraju w zakresie spadochroniarstwa czy sportu samolotowego. Może trwają rozgrywki wojewódzkie, międzymiastowe czy inne? Fakt, iż o tym pisze wyłącznie „Skrzydlata Polska", pismo środowiskowe, nie mówi jeszcze o upowszechnieniu osiągnięć sportów lotniczych. Nad zagadnieniami właściwej propagandy sportów lotniczych warto chyba jeszcze popracować.

— Wracając do spraw sportów technicznych, należy życzyć pomyślnego zakończenia wszystkich prac związanych z przepisami. Na zakończenie chciałbym w imieniu przyszłych, już oficjalnie uznanych modelarzy-sportowców, zapytać Pana — co powinno cechować prawdziwego sportowca?

— Wytrwałość, koleżeństwo, pasja życiowa. To są na pewno cechy niezbędne dla każdego sportowca. A modelarzom należy życzyć, aby byli zawsze rzetelni w pracy, uczciwi w rozgrywkach. Aby zdawali sobie sprawę, że mimo uprawiania sportu połączonego z techniką, z pracownią modelarską, chcielibyśmy widzieć w ich działalności znacznie więcej wysiłku, sprawności fizycznej, dobrej kondycji — aby w pełni zasługiwali na miano sportowców zarówno podczas przygotowywania się do zawodów jak w czasie rozgrywek.

— W imieniu Czytelników modelarzy-sportowców lotniczych serdecznie dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: PAWEŁ ELSZTEIN

Na zdjęciu: dr Bogusław Ryba (z lewej) dekoruje złotym medalem „Za wybitne osiągnięcia sportowe" modelarza Henryka Mellera z Aeroklubu Pomorskiego.
Zdjęcie: B. Koszewski

GŁOSY I ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

O FRANCUSKIM PRZEMYŚLE LOTNICZYM

Przemysł lotniczy Francji od początku historii lotnictwa „liczy się" w świecie. Opracował i produkował szereg samolotów, które stanowiły wielki dorobek myśli technicznej. Bieżące informacje o pracach tego przemysłu znaleźć można m.in. w „Informations Aéronautiques Francaises". Zatrzymamy się na trzech głównych osiągnięciach technicznych tego przemysłu. Niestety, nie wszystkie z nich okazały się sukcesami handlowymi.

Najpierw o „Concorde". Produkcja tego samolotu jak i wszystkie prace związane z wprowadzeniem go do eksploatacji prowadzone są równolegle prze przemysły lotnicze Francji i Wielkiej Brytanii. Te naddźwiękowe samoloty pasażerskie wykonały już blisko 1700 lotów w ogólnym czasie ponad 3700 godzin, z tego ponad 1200 godzin lotów z prędkością naddźwiękową. W lutym br. rozpoczął się pierwszy kurs przeszkolenia na ten samolot załóg towarzystwa „Air France". W kilka dni później ruszył drugi kurs szkolenia, tym razem dla naziemnego personelu technicznego.

Loty próbne wykonuje obecnie osiem samolotów. Ostatnio rozpoczął loty samolot oznaczony numerem „4", pilotowany przez szefa brytyjskich pilotów doświadczalnych samolotów „Concorde", Briana Trubshawa. Warto przypomnieć, że pierwsze egzemplarze „Concorde" były oznaczone 001 i 002 — były to prototypy. Następnie zbudowano samoloty przedseryjne oznaczone 01 i 02. Obecnie budowane są samoloty w wersji seryjnej, z których pierwsze cztery, jak wspominaliśmy, rozpoczęły już próbne loty. Po uzyskaniu prawa lotów do USA wzrosło zainteresowanie samolotami „Concorde" i można spodziewać się, że pewna — co prawda ograniczona — ilość towarzystw lotniczych wprowadzi je do eksploatacji.

Aerobus to konstrukcja międzynarodowa, realizowana głównie przez przemysły lotnicze Francji, RFN, W. Brytani i Holandii. Silniki do tych samolotów dostarcza przemysł amerykański. „Air France" dysponuje już 10 samolotami tego typu. Aerobusy przewiozły już ponad 400 tysięcy pasażerów w blisko czterech i pół tysiącu rejsów rozkładowych, uzyskując średnie zapełnienie 65%, co wynosi około 164 pasażerów w każdym locie. Zainteresowanie tymi samolotami wykazuje szereg europejskich towarzystw lotniczych. Sporo z nich będzie chciało prawdopodobnie kupić również nową wersję aerobusu A-300 B 4, o przedłużonym zasięgu. Prototyp samolotu tej wersji rozpoczął próbne loty w końcu ubiegłego roku. W ramach prób w połowie marca br. wykonał ciekawy lot na trasie Tuluza — Genewa — Kuwejt — Tuluza. Lot ten wykazał pełną przydatność samolotu na trasach o długości do około 5 tysięcy kilometrów, z ciężarem handlowym 21,3 t. Prędkość w czasie tych lotów wynosiła 0,78 m. Samolot posiadał czteroosobową załogę.

Do niepowodzeń handlowych niestety zaliczyć trzeba samolot „Mercure". Jak dotychczas jedynym towarzystwem, które zakupiło te bardzo ciekawe pod względem konstrukcyjnym i o wysokich osiągach samoloty, jest „Air Inter" — francuskie towarzystwo lotnicze obsługujące przewozy krajowe. Pięć będących już w eksploatacji od ubiegłego roku samolotów „Mercure" wykonało ogółem 2163 loty, przewożąc 241 658 pasażerów oraz blisko dwa miliony kilogramów ładunków i poczty. Mimo że były to nowe, nie opanowane jeszcze pod względem technicznym samoloty, nie napotkano na specjalne trudności eksploatacyjne.

Towarzystwo „Air Inter" musi się jednak liczyć z wyższymi kosztami używania tych samolotów, z uwagi na ich małą, liczącą zaledwie 10 maszyn serię. Z rynku międzynarodowego przemysł amerykański skutecznie wyeliminował „Mercure" konkurencyjnymi samolotami typu B-727.

(ż)

LUDOWE LOTNICTWO POLSKIE

WAŻNYM OGNIWEM UKŁADU WARSZAWSKIEGO

W połowie lat pięćdziesiątych znacznie wzrosło w świecie zagrożenie imperialistyczne. Agresywna doktryna wojenna Stanów Zjednoczonych postawiła przed obozem socjalistycznym alternatywę wojny jądrowej. W tym czasie Stany Zjednoczone założyły wokół obozu socjalistycznego kordon baz wojskowych. Niemcom Zachodnim zezwolono na utworzenie własnej półmilionowej armii i zaakceptowano przyjęcie tego państwa do NATO. W tym okresie powstały też dalsze agresywne bloki polityczno-militarne: SEATO i CENTO.

W tej sytuacji Związek Radziecki i europejskie kraje demokracji ludowej podjęły kroki zmierzające do umocnienia swojego systemu obronnego. W maju 1955 r. państwa te podpisały Układ Warszawski. Był on obronną odpowiedzią na agresywne poczynania NATO oraz żywotną koniecznością połączenia wysiłków w ramach wspólnych gwarancji i jednolitego, kolektywnego systemu bezpieczeństwa.

Charakter obronny Układu od samego początku wyrażał się w równym stopniu na platformie politycznej jak i wojskowej, przy czym umacniając swój potencjał wojskowy państwa Układu Warszawskiego podejmowały jednocześnie kroki zmierzające do rozładowania napięcia przy pomocy środków działania politycznego. I ta ścisła współzależność, podporządkowana nadrzędnej myśli jaką jest zapewnienie pokoju i bezpieczeństwa uczestnikom Układu oraz całej Europie, jest dominującą cechą całej, już dwudziestoletniej historii naszego sojuszu obronnego.[1]

Podpisanie w maju 1955 r. Układu Warszawskiego przez państwa socjalistyczne było więc wynikiem realistycznej oceny sytuacji w Europie i świecie i stanowiło pełnoprawny akt samoobrony, zgodny z artykułem 51 Karty Narodów Zjednoczonych. [2]

W celu prowadzenia konsultacji oraz rozstrzygania różnorodnych problemów, wynikających z realizacji Układu Warszawskiego, powołany został na warszawskiej konferencji, 14 maja 1955 r., Doradczy Komitet Polityczny. Zostało również utworzone Zjednoczone Dowództwo Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego z Naczelnym Dowódcą oraz jego Zastępcami. Do dyspozycji Dowództwa wydzielono określone siły zbrojne na posiedzeniu Doradczego Komitetu Politycznego, które odbyło się w dniach 27—28 marca 1956 r. w Pradze, zatwierdzony został Statut Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych oraz powołano Sztab Zjednoczonych Sił Zbrojnych. W skład Sztabu weszli przedstawiciele sztabów generalnych państw — sygnatariuszy Układu.

Taka struktura organizacyjna Układu istniała przez 14 lat. 17 marca 1969 r., na naradzie Doradczego Komitetu Politycznego, podjęto kilka decyzji dotyczących udoskonalenia naczelnych organów kierowniczych Układu Warszawskiego. Powołano między innymi Komitet Ministrów Obrony państw — sygnatariuszy Układu Warszawskiego jako najwyższy koalicyjny organ wojskowy oraz Radę Wojskową Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych. Utworzono także Komitet Techniczny Zjednoczonych Sił Zbrojnych. [3]

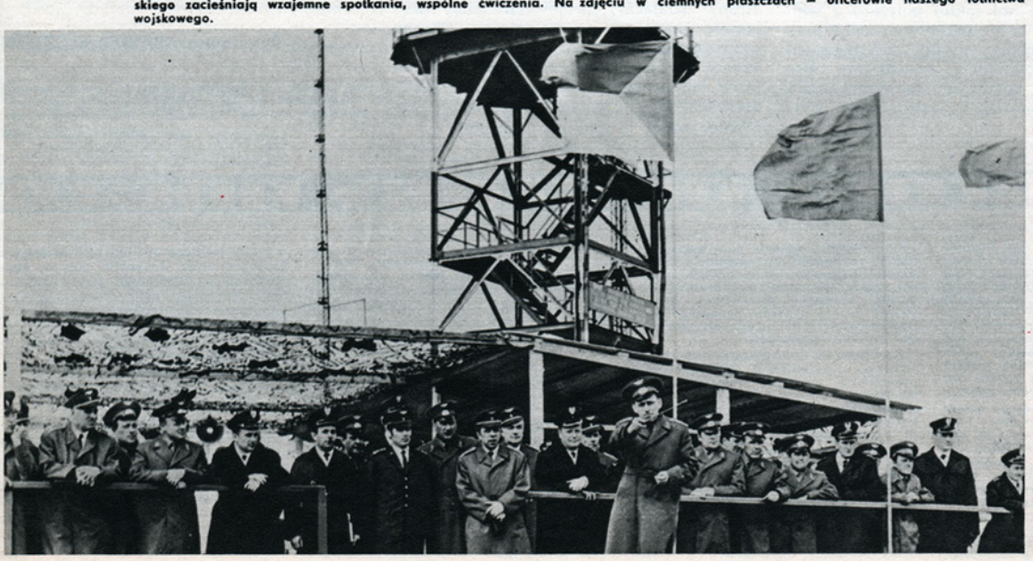
Wszystkie te organy usprawniają w dużym stopniu warunki współpracy międzysojuszniczej oraz stwarzają większe możliwości efektywnego i operatywnego kierowania działalnością sił zbrojnych Układu Warszawskiego, zarówno w czasie pokoju jak i w wypadku ewentualnego konfliktu zbrojnego.

Układ Warszawski ma szczególne znaczenie dla Polski i jej sił zbrojnych. Znajduje to wyraz w konkretnym działaniu kierownictwa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Rządu i Ministerstwa Obrony Narodowej na rzecz stałego umacniania sytemu obronnego naszego kraju, ciągłego doskonalenia ludowego Wojska Polskiego i przygotowania go do jak najlepszego wypełniania stojących przed nim zadań, które wynikają z miejsca i roli Sił Zbrojnych PRL w systemie obronnym państw Układu Warszawskiego. Są one określone politycznym, geograficznym i strategicznym położeniem Polski w Europie, potencjałem militarnym kraju oraz możliwościami bojowymi.

W wywiadzie dla „Nowych Dróg" z okazji XXX-lecia ludowego Wojska Polskiego Minister Obrony Narodowej gen. armi Wojciech Jaruzelski, w następujący sposób podkreślił znaczenie Układu Warszawskiego dla Polski:

„...Jest naszą wielką historyczną zdobyczą, że obronności kraju i rozwoju sił zbrojnych nie musimy planować w izolacji. Uczestnictwo Polski w Układzie Warszawskim, a zwłaszcza bezpośrednie, robocze powiązania i współpraca z Armią Radziecką, stwarzają w ramach międzysojuszniczej koordynacji możliwość zespolenia i koncentracji wysiłków na wybranych problemach i odcinkach. Jest to podstawa naszego optymizmu obronnego, podstawa pewności, iż zjednoczone siły zbrojne są w stanie sprostać każdej sytuacji". [4]

Lotnicy państw Układu Warszawskiego na poligonie w czasie obserwowania ćwiczeń. Braterstwo broni państw Układu Warszawskiego zacieśniają wzajemne spotkania, wspólne ćwiczenia. Na zdjęciu w ciemnych płaszczach — oficerowie naszego lotnictwa wojskowego.



Ważne miejsce i istotną rolę w Zjednoczonych Siłach Zbrojnych Układu Warszawskiego zajmuje nasze lotnictwo, jako immanentna część ludowego Wojska Polskiego.

Ludowe lotnictwo polskie stanowi w ramach Układu Warszawskiego bardzo ważny element obronności i przeciwuderzenia na wypadek zewnętrznej agresji. Jest to bowiem lotnictwo nowoczesne, spełniające współczesne wymagania. Podlega w związku z tym ogólnoświatowym kryteriom rozwojowym, stosownie do ewentualnego zamiaru użycia go w wojnie. Lotnictwo nasze przystosowane jest do wykonywania zadań w każdych warunkach atmosferycznych, o każdej porze doby i roku. Uzbrojone w samoloty, które mogą zwalczać środki napadu powietrznego na małych, dużych i stratosferycznych wysokościach, z widocznością i bez widoczności celu powietrznego — w pełnym zakresie współczesnych środków napadu powietrznego. [5]

„Polskie ludowe lotnictwo wojskowe — pisał w 30-lecie ludowego WP dowódca Wojsk Lotniczych — stanowi obecnie poważną pozycję w systemie naszych sił zbrojnych, jako skuteczny, często niezastąpiony wykonawca wielu różnych zadań, realizowanych we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami wojsk lub samodzielnie. Obecny etap rozwoju naszego lotnictwa charakteryzuje się jego obecnością w składzie każdego rodzaju sił zbrojnych, a więc w składzie wojsk lądowych, wojsk obrony powietrznej kraju i w marynarce wojennej, jako równorzędny współwykonawca określonych zadań. Równolegle lotnictwo występuje jako oddzielny rodzaj sił zbrojnych, dysponujący znaczną samodzielnością operacyjną". [6]

Nasze lotnictwo wojsk operacyjnych stanowi ważny ilościowo i jakościowo element Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego, przeznaczony do działań na froncie zewnętrznym. Lotnictwo to zostało całkowicie przystosowane do wykonywania zadań z zakresu rozpoznania, wsparcia, osłony i transportu. Rozporządza ono samolotami wyposażonymi w nowoczesne, stale doskonalone uzbrojenie artyleryjskie, rakietowe i bombowe. Całkowicie zmodernizowano sprzęt służący do zabezpieczenia lotów, a system dowodzenia lotnictwem zapewnia ścisłe współdziałanie ze związkami i oddziałami wojsk lądowych. [7]

Głównym zadaniem lotnictwa obrony powietrznej kraju (OPK) jest zwalczanie pilotowanych i niektórych bezpilotowych środków napadu powietrznego nieprzyjaciela na dalekich podejściach oraz w rejonie osłanianych stref samodzielnie i we współdziałaniu z naziemnymi środkami obrony powietrznej.

Charakterystyczną cechą lotnictwa myśliwskiego OPK jest zdolność do szybkiego koncentrowania wysiłku na nakazanym kierunku lub w żądanym rejonie.

Wyposażenie samolotów myśliwskich w najnowocześniejsze urządzenia radioelektroniczne umożliwia automatyczne ich naprowadzenie z ziemi na cele powietrzne w każdych warunkach, także w pasie zastosowania przez nieprzyjaciela zakłóceń radioelektronicznych.

Dla lotnictwa myśliwskiego — wydzielonego po wojnie do obrony powietrznych granic Polski Ludowej — utrzymany został reżim służby nazwany dyżurowaniem bojowym. Lotnictwo to stało się częścią konsekwentnie doskonalonego systemu obrony powietrznej kraju, a przez to ważnym ogniwem obrony powietrznej państw członków Układu Warszawskiego. [8]

Zapewnienie w jakościowo nowych warunkach zagrożenia pełnej możliwości realizacji zadania obrony powietrznej kraju wymagało wprowadzenia zmian strukturalnych i organizacyjnych w jej systemie oraz wprowadzenia na uzbrojenie wojsk nowych środków, gwarantujących wysoką skuteczność obrony powietrznej. Zadanie to mógł spełniać tylko system obrony powietrznej zorganizowany i rozwinięty całkowicie już w okresie pokoju, łączący w sobie osłonę najważniejszych obiektów z osłoną całych rejonów, zapewniający niezawodne dowodzenie wojskami działającymi w jednolitym systemie obrony powietrznej państw Układu Warszawskiego jako całości. O skuteczności takiego systemu decyduje wysoki stopień gotowości bojowej wojsk, polegający między innymi na pełnieniu ciągłych dyżurów bojowych przez wydzielone siły. [9]

Ścisłe współdziałanie wojsk radiotechnicznych z wszystkimi pozostałymi rodzajami wojsk OPK oraz z wojskami radiotechnicznymi sąsiednich państw — uczestników Układu Warszawskiego stanowi podstawę dzia-

łalności bojowej lotnictwa OPK oraz gwarantuje jego terminowe i skuteczne użycie.

Zadania lotnictwa morskiego są wypadkową zadań, jakie wykonuje Marynarka Wojenna PRL. Lotnictwo morskie — stanowiące podstawową część składową Marynarki Wojennej — jest organizacyjnie przystosowane do specyfiki wykonywania zadań bojowych na morzu. Posiada ono w swoim składzie załogi zwalczania okrętów podwodnych, rozpoznawcze i ratownicze. Różnorodność załóg, jakie występują w lotnictwie Marynarki Wojennej, wyraźnie określa, że zakres wykonywanych przez nie zadań jest bardzo szeroki.

Piloci samolotów lotnictwa morskiego są bardzo dobrze przygotowani do wykonywania typowych zadań, co wielokrotnie potwierdzili w czasie ćwiczeń organizowanych na Bałtyku przez Marynarkę Wojenną oraz w ramach flot sojuszniczych. Stosowana taktyka działań, a także efekty użycia uzbrojenia do pozorowanych celów, pozwoliły załogom wyposażonym w samoloty uderzeniowe uzyskać miano najlepszych na Bałtyku. [10])

Rozwojowi technicznemu i coraz doskonalszej organizacji lotnictwa wojskowego PRL stale towarzyszył jakościowy wzrost poziomu przygotowania kadr lotniczych. Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego, zwana „Szkołą Orląt", stanowi główną kuźnię kadr. Od 1955 roku dęblińska „Szkoła Orląt" jest jedyną szkołą lotniczą w Układzie Warszawskim, której absolwenci uzyskują III klasę pilota wojskowego, tzn. potrafią działać w składzie klucza w dzień, w zwykłych i trudnych warunkach atmosferycznych oraz w nocy w zwykłych warunkach atmosferycznych. [11])

Wiele opracowań i rozwiązań w dziedzinie podnoszenia gotowości bojowej, operatywności dowodzenia i działania oraz szkolenia lotniczego jest naśladowane przez lotnictwo państw Układu Warszawskiego.

Potrzeby współczesnego pola bitwy zmieniały kierunki rozwoju lotnictwa. Szeroka modernizacja sprzętu lotniczego polegała w ostatnich latach przede wszystkim na przystosowaniu samolotów do działań na małych wysokościach, z zachowaniem pełnej zdolności do użycia we wszystkich wariantach wojny. Skonstruowano samoloty o zmiennym skosie skrzydeł oraz samoloty pionowego startu i lądowania.

Lotnictwo jest tym rodzajem sił zbrojnych, w którym zmiany sprzętu i uzbrojenia mają charakter wręcz rewolucyjny. W latach 1960—1970 wprowadzono w Polsce na uzbrojenie lotnictwa 9 typów i wersji bojowych samolotów odrzutowych. Średni przyrost prędkości wyniósł w tym czasie 1100 kilometrów na godzinę, a pułap wzrósł o 2—4 tysięcy metrów. [12]). Postęp ten wielokrotnie zwiększył możliwości bojowe lotnictwa operacyjnego oraz jego zdolność do działań na polu walki w zakresie wsparcia i osłony walczących wojsk, nieszczenia celów na zapleczu wroga oraz rozpoznania i transportu.

Jak podkreśla Naczelny Dowódca Zjednoczonych Sił Zbrojnych, „wyjątkowo ważną rolę w dziedzinie umacniania i dalszego rozwoju współpracy wojskowej krajów — uczestników Układu Warszawskiego odgrywają wspólne ćwiczenia i manewry, organizowane zgodnie z planem Zjednoczonego Dowództwa. Przeprowadza się je w warunkach maksymalnie zbliżonych do bojowych, służą one jako jeden z najskuteczniejszych sposobów osiągania jednolitości poglądów w zakresie sztuki wojennej, organizacji i metod prowadzenia współczesnych operacji i działań bojowych wszystkich rodzajów sił zbrojnych". [13]) Podczas tych ćwiczeń i manewrów uczestniczyło również wielokrotnie ludowe lotnictwo polskie.

W szerokim zakresie uczestniczyły nasze jednostki lotnicze w ćwiczeniu „Odra", przeprowadzonym na terenie Polski w 1962 roku. Wzięły też udział polskie wojska lotnicze w ćwiczeniu „Burza Październikowa" na terenie NRD w 1965 roku w październiku oraz w ćwiczeniu „Wełtawa" we wrześniu 1966 roku. W tym ostatnim szczególną uwagę zwrócono na doskonalenie współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi we wszystkich fazach ćwiczenia. [14])

W wielkich manewrach „Odra — Nysa 69", przeprowadzonych na terytorium Polski w 1969 r., dużą wagę przywiązywano do problemu gotowości bojowej oddziałów i usuwania skutków uderzeń jądrowych.

Największymi, z dotychczas organizowanych, w których wzięło udział nasze lotnictwo, były manewry przeprowadzone w 1970 r. pod kryptonimem „Braterstwo Broni". W manewrach tych w procesie dowodzenia zastosowano elektroniczną technikę obliczeniową, w wyniku czego osiągnięto doskonałe rezultaty w skracaniu czasu poświęconego planowaniu i przeprowadzaniu działań. [15])

Oddziały i związki naszego lotnictwa uczestniczyły we wspólnym ćwiczeniu powietrznym pod kryptonimem „Tatra 71" w 1971 roku. W następnym roku polskie lotnictwo myśliwskie uczestniczyło w ćwiczeniu wojsk obrony powietrznej Układu Warszawskiego „Granit 72". Znakomitym zgraniem odznaczały się działania naszych wojsk na wspólnym ćwiczeniu „Bariera 73". [16])

Na tych ćwiczeniach i manewrach lotnictwo nasze zawsze zaliczane było do przodujących. Świadczy to o jego wysokiej gotowości bojowej i dużej sprawności oddziałów oraz związków, które z powodzeniem realizowały stawiane im zadania.

Tak więc ludowe lotnictwo polskie bierze aktywny udział we wszystkich przedsięwzięciach Układu Warszawskiego i na miarę swoich możliwości wnosi liczący się wkład w dalsze doskonalenie i rozwój współpracy Zjednoczonych Sił Zbrojnych. Nasze lotnictwo stanowi obecnie poważną siłę, która wspólnie z siłami powietrznymi Związku Radzieckiego i innych państw — sygnatariuszy Układu Warszawskiego zapewnia niezawodną obronę narodowi polskiemu w jego budownictwie socjalistycznej przyszłości.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

---

[1]) Układ Warszawski — sojusz dla pokoju, Warszawa 1974, s. 44.
[2]) Ludowe Wojsko Polskie 1943—1973. Materiały z międzynarodowej konferencji naukowej z okazji XXX-lecia ludowego Wojska Polskiego 5—6 września 1973 r., Warszawa 1974, s. 282.
[3]) Henryk Michalski, Układ Warszawski — niezawodny instrument pokoju i bezpieczeństwa, „Sprawy Międzynarodowe" nr 5/1970, s. 37.
[4]) „Nowe Drogi" nr 10/1973, s. 15.
[5]) Gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, Loty' 30-lecia, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" nr 8/1974, s. 40.
[6]) Gen. bryg. pil. H. Michałowski, Ludowe lotnictwo wojskowe w trzydziestoleciu WP, „Myśl Wojskowa" nr 10/1973, s. 50.
[7]) Ludowe Wojsko Polskie 1943—1973..., s. 285.
[8]) Gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, XXX lat na straży powietrznych granic PRL, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" nr 8/1974, s. 18.
[9]) Ludowe Wojsko Polskie 1943—1973..., s. 355.
[10]) Kmdr dypl. pil. Jerzy Figurski, Polskie lotnictwo morskie, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" nr 8/1974, s. 92.
[11]) Gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski, Historyczno-dydaktyczny dorobek Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego, „WPL i WOPK" nr 8/1974, s. 54.
[12]) Marian Jurek, Edward Skrzypkowski, Układ Warszawski, Warszawa 1971, s. 191.
[13]) Marszałek Związku Radzieckiego Iwan I. Jakubowski, Braterstwo broni, Warszawa 1972, s. 105.
[14]) Dwadzieścia lat Układu Warszawskiego. Biblioteczka „Wojska Ludowego" nr 5, Warszawa 1975, s. 76.
[15]) Tamże, s. 77.
[16]) Polsko-radzieckie braterstwo broni, Warszawa 1974, s. 35.

POLSKIE SKRZYDŁA
W SOJUSZNICZEJ WSPÓŁPRACY UKŁADU WARSZAWSKIEGO

(wybór wydarzeń)

11—14.V.1955 r. Odbyła się w Warszawie Konferencja poświęcona sprawie zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa w Europie. W konferencji uczestniczyły delegacje Związku Radzieckiego, Polski, Czechosłowacji, NRD, Rumunii, Bułgarii, Węgier i Albanii. Efektem tej historycznej konferencji było podpisanie Układu o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej oraz utworzenie Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw — stron Układu Warszawskiego.

Uchwała o utworzeniu Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych państw sygnatariuszy Układu powoływała na stanowisko Naczelnego Dowódcy marszałka ZSRR Iwana S. Koniewa.

9.XI.1955 r. Na konferencji ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw w Genewie delegacja radziecka zgłosiła projekt układu o nieagresji między państwami członkowskimi Układu Warszawskiego oraz paktu NATO. W myśl tego projektu bloki militarne miały mieć charakter tymczasowy i z chwilą utworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie miały być rozwiązane.

18.I.1956 r. Izba Ludowa NRD jednomyślnie zaaprobowała projekt Ustawy o utworzeniu Narodowej Armii Ludowej. Projekt stwierdzał, że siły zbrojne NRD składać się będą z sił lądowych, lotniczych i morskich, a ich liczebność określona zostanie odpowiednio do zadań obrony terytorium państwa.

20—27.VI.1958 r. Na terenie Polski odbywały się ćwiczenia wojskowe oddziałów lądowych i powietrznych, w których uczestniczyli przedstawiciele Zjednoczonego Dowództwa państw Układu Warszawskiego.

14.V.1960 r. W związku z 5 rocznicą podpisania Układu Warszawskiego odbyło się w Szczecinie spotkanie żołnierzy i oficerów Wojska Polskiego, Armii Radzieckiej oraz Narodowej Armii Ludowej NRD. W imieniu żołnierzy garnizonu szczecińskiego przedstawicieli zaprzyjaźnionych armii powitał gen. bryg. Wojciech Jaruzelski.

1—8.X.1962 r. Na terenie Pomorza Zachodniego i w północnej części NRD zostały przeprowadzone, pod kierownictwem ministra Obrony Narodowej PRL, manewry wojskowe „Bałtyk — Odra", w których wzięły udział jednostki wojsk lądowych i lotniczych sił zbrojnych ZSRR, NRD i Polski. W ćwiczeniach uczestniczyli: naczelny dowódca ZSZ marszałek Andriej Greczko i ministrowie obrony wszystkich państw członków Układu Warszawskiego. Po zakończeniu ćwiczeń 9.X. odbył się w Szczecinie na Jasnych Błoniach wielki wiec — spotkanie wojska z ludnością. W godzinach popołudniowych odbył się przemarsz przez miasto jednostek biorących udział w ćwiczeniach. W defiladzie jednostek polskich po raz pierwszy wzięły udział jednostki broni rakietowej.

9—14.IX.1963 r. Odbyły się w południowej części NRD manewry pod kryptonimem „Kwartet". Wzięły w nich udział jednostki Armii Radzieckiej, Narodowej Armii Ludowej NRD, Wojska Polskiego i Czechosłowackiej Armii Ludowej. W ćwiczeniach tych brały również udział polskie jednostki lotnicze. Ćwiczeniami dowodził min. obrony NRD gen. H. Hoffmann. Obserwowali je: Walter Ulbricht, naczelny d-ca ZSZ państw Układu Warszawskiego marszałek Andriej Greczko oraz ministrowie obrony powstałych państw członkowskich.

16—22.X.1965 r. Na terenie NRD, w okolicach Erfurtu, odbyły się wspólne ćwiczenia czterech zaprzyjaźnionych armii: AR, WP, CzAL i NAL NRD. Kierownikiem ćwiczeń, noszących kryptonim „Burza Październikowa", był dowódca wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w NRD, gen. armii P. Koszewoj. Ze strony polskiej w ćwiczeniach brały udział m. in. oddziały 6 PDPD oraz grupa samolotów myśliwsko-bombowych SU-7. Przebieg ćwiczeń obserwowali naczelny dowódca ZSZ marszałek A. Greczko i ministrowie obrony państw członków Układu Warszawskiego. 19.X. odbył się wiec uczestników ćwiczeń oraz tysięcy mieszkańców Turyngii w byłym obozie hitlerowskim w Buchenwaldzie. Na wiecu tym uczestnicy ćwiczeń złożyli żołnierskie ślubowanie na wierność braterstwa broni armii zjednoczonych w Układzie Warszawskim.

V.1968 r. W końcu maja odbyło się I Sympozjum Państw Układu Warszawskiego, poświęcone bezpieczeństwu latania. Głównym celem sympozjum była wymiana poglądów i doświadczeń w zakresie walki z awaryjnością lotniczą. Obrady przebiegały w atmosferze serdeczności i przyjaźni. Wyniki obrad dały bardzo duże korzyści praktyczne.

14—16.IV.1969 r. Zgodnie z planem Dowództwa ZSZ na terytorium Polski, Czechosłowacji, Węgier, zach. rej. ZSRR oraz na obszarze innych krajów odbyły się ćwiczenia wojsk obrony przeciwlotniczej państw Układu Warszawskiego. Ćwiczeniami kierował dowódca wojsk obrony przeciwlotniczej armii państw UW — marszałek ZSRR P. F. Baticki. W ćwiczeniach brały udział lotnictwo, jednostki obrony przeciwlotniczej, oddziały radiotechniczne, łączności oraz inne służby pomocnicze. Według oceny kierownictwa, ćwiczenia wykazały zwiększone umiejętności wszystkich wojsk przy wykonywaniu stojących przed nimi zadań.

23.VII—2.VIII.1969 r. Na terytorium NRD, PRL, ZSRR i CSRS odbyły się ćwiczenia lotnictwa WP, AR i CzAL. Ćwiczeniami kierował głównodowodzący sił powietrznych AR marszałek lotnictwa P. S. Kutachow. Wykazały one wysoki poziom przygotowania dowództw, sztabów, personelu latającego i technicznego we wspólnych działaniach związków taktycznych i oddziałów.

22—28.IX.1969 r. Przeprowadzono na terenie Polski manewry wojskowe pod kryptonimem „Odra — Nysa 69". Wzięły w nich udział wszystkie rodzaje sił zbrojnych Wojska Polskiego oraz jednostki lądowe, morskie i lotnicze Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i NRD. Manewrami kierował minister Obrony Narodowej PRL, gen. broni Wojciech Jaruzelski. Przebiegały one na znacznym obszarze Polski, na lądzie, morzu i w powietrzu. Wykazały wysokie umiejętności bojowe ćwiczących armii i przyczyniły się do dalszego doskonalenia ich współdziałania, stanowiąc istotny wkład w dzieło zacieśnienia więzów braterstwa broni łączących armie krajów wspólnoty socjalistycznej. Przebieg ćwiczeń obserwował marszałek I. Jakubowski oraz ministrowie obrony narodowej wszystkich państw członków Układu. Końcowym akordem wielkich manewrów był przemarsz ulicami Wrocławia wojsk powracających z poligonów po wykonaniu wszystkich zadań. W przemarszu, którym kierował gen. dyw. F. Siwicki, wzięły udział wszystkie rodzaje wojsk powietrznych i lądowych z ZSRR, Czechosłowacji, NRD i Polski.

13—17.VII.1971 r. Przeprowadzone zostały ćwiczenia wojsk obrony przeciwlotniczej państw UW. Kierował nimi dowódca wojsk obrony przeciwlotniczej UW, marszałek ZSRR P. F. Baticki. Wykazały one wysoki stopień wyszkolenia operacyjnego dowódców i sztabów, a także precyzję współdziałania związków taktycznych i oddziałów.

12—18.X.1971 r. Na terytorium NRD odbyły się wspólne ćwiczenia wydzielonych oddziałów wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki wojennej siedmiu państw — uczestników UW pod kryptonimem „Braterstwo Broni". Manewrami dowodził minister Obrony Narodowej NRD gen. armii Heinz Hoffmann. Na ćwiczeniach obecni byli naczelny dowódca ZSZ marszałek I. Jakubowski, szef sztabu ZSZ gen. armii S. Sztemienko oraz delegacje sił zbrojnych państw członkowskich UW. Na czele delegacji WP stał minister Obrony Narodowej PRL gen. broni Wojciech Jaruzelski. Ćwiczenia odbywały się na wielkich obszarach, w bardzo szybkim tempie i w często zmieniających się sytuacjach bojowych. Na zakończenie manewrów odbyła się w Magdeburgu defilada ćwiczących wojsk.

5—12.VII.1971 r. Na terytorium Polski i CSRS odbyły się wspólne ćwiczenia jednostek wojsk lotniczych i obrony przeciwlotniczej armii ZSRR, PRL i CSRS, pod kryptonimem „Tatra-71". Ćwiczeniami kierował minister obrony CSRS gen. płk M. Dżur. Przyczyniły się one do udoskonalenia współdziałania sojuszniczych wojsk.

XII.1971 r. Zawarte zostało 10-letnie porozumienie polsko-radzieckie, precyzujące zasady współpracy naszych przemysłów lotniczych oraz dziedziny produkcji, w których będzie się specjalizować przemysł polski. Podpisana umowa jest bez precedensu w dotychczasowej historii polskiego przemysłu lotniczego. Ustala ona nowe, wyższe formy współpracy, polegające nie tylko na produkcji licencyjnej ale także na wspólnych pracach badawczych, konstrukcyjnych i technologicznych, na ścisłym współdziałaniu instytutów naukowo-badawczych, na podziale zadań między przemysłami. W całokształcie tej współpracy istotne znaczenie mają prace naukowo-badawcze Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.

8—11.IV.1972 r. W południowo-zachodnich rejonach Polski odbyły się ćwiczenia taktyczne, połączone ze strzelaniami bojowymi piechoty, czołgów, artylerii i rakiet oraz działaniami lotnictwa operacyjnego. W ćwiczeniach tych obok jednostek polskich brały udział jednostki Armii Radzieckiej. Ćwiczeniami kierował dowódca SOW gen. dyw. J. Kamiński. Ćwiczenia obserwowali: minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzelski, główny inspektor szkolenia MON gen. dyw. E. Molczyk oraz przedstawiciel Dowództwa ZSZ w Polsce gen. płk Koźmin.

26.IV.1973 r. W 1 Pułku lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" odbyło się spotkanie dziennikarzy bratnich krajów — członków UW, akredytowanych w Polsce. Organizatorem spotkania był GZP WP i Departament Informacji i Współpracy Kulturalnej MSZ. W trakcie rozmów eksponowano działalność wojska w dziedzinie wychowania w duchu internacjonalizmu i przyjaźni z bratnimi narodami socjalistycznymi.

VI.1973 r. W drugiej dekadzie czerwca 1973 r. obradowała w Warszawie XIV Konferencja Medycyny Lotniczej, na której ważki wkład w rozwój tej dziedziny nauki wnieśli przedstawiciele Polski i ZSRR. Z powszechnym uznaniem spotkały się przedstawione przez polskich pracowników naukowych WIML prace dotyczące tolerancji ustroju pilota w zależności od wieku, wzrostu, wagi ciała, a nawet cyklu dobowego i pory roku. Naukowcy radzieccy przedstawili rezultaty swych badań nad wpływem hałasu na personel latający i lotniczo-techniczny. Spotkania naukowców z zakresu medycyny lotniczej państw Układu Warszawskiego zapoczątkowane zostały z inicjatywy Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Pierwsza konferencja naukowa odbyła się w 1956 r. w Warszawie.

V.1974 r. Z inicjatywy dwóch bratnich redakcji: dziennika Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej „Znamia Pobiedy" i tygodnika Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże" odbyło się spotkanie lotników radzieckich, czechosłowackich i polskich pod hasłem: „Żołnierskie serca socjalistycznej wspólnocie". Program spotkania obejmował wymianę poglądów i dyskusję na ustalone tematy specjalistyczne, omawiane w trzech zespołach: pilotów, inżynieryjno-lotniczym i ubezpieczenia lotów. W zespole pilotów omówiono m. in. problemy szkolenia bojowego w powietrzu i wykonywania zadań w różnych warunkach atmosferycznych.

31.X.1974 r. Państwa socjalistyczne zgłosiły nowe propozycje rozbrojeniowe na konferencji w Wiedniu w sprawie wzajemnej i zrównoważonej redukcji sił zbrojnych. Propozycje państw socjalistycznych, wychodząc częściowo naprzeciw postulatom państw zachodnich, zmierzały do przyspieszenia tempa rokowań, tak aby w roku 1975 możliwe stały się pierwsze redukcje wojsk.

ADAM MARCINKOWSKI

Przed międzynarodowymi zawodami szybowniczek w Lesznie

W ślad za pierwszymi zawodami przeprowadzonymi w Lesznie w 1973 roku (w których — jak pamiętamy — zwyciężyła **Pelagia Majewska)** Aeroklub PRL organizuje, również w Lesznie, II Międzynarodowe Szybowcowe Zawody Kobiet FAI, w dniach **od 15 do 29 czerwca 1975 roku.** Trening wszystkich zawodniczek odbędzie się w dniach **od 8 do 14 czerwca.**

Tegoroczne zawody zostaną rozegrane na podobnych zasadach jak poprzednie. Każdy aeroklub narodowy może zgłosić maksimum 2 zawodniczki (Aeroklub PRL jako organizator będzie reprezentowany przez 4 zawodniczki). Wszystkie pilotki będą latały na szybowcach tego samego typu, którym tym razem będzie szybowiec klasy standard SZD-36 „Cobra-15" (w 1973 r. „Pirat"). Tym zawodniczkom zagranicznym, które nie dysponują szybowcami „Cobra-15" (a takich będzie większość), Aeroklub PRL udostępni za opłatą szybowce na miejscu. W związku z rozgrywaniem zawodów na monotypie, a także wobec faktu wykorzystywania w imprezie głównie szybowców Aeroklubu PRL, organizator zapewnia ściąganie szybowców z przelotów, w odróżnieniu od innych zawodów międzynarodowych i mistrzostw świata, gdzie transport powrotny szybowców organizują ekipy przy pomocy własnych środków transportu naziemnego. Dzięki temu skład każdej ekipy krajowej może być zmniejszony: każdej zawodniczce będzie towarzyszył tylko jeden pomocnik, co ułatwi rozwiązanie problemów zakwaterowania uczestników w budynku Centrum Wyszkolenia Lotniczego na leszczyńskim lotnisku.

*

Wstępna informacja o tej imprezie została przez Aeroklub PRL rozesłana do członków FAI w grudniu 1974 r. Do dnia 31 stycznia 1975 r. zainteresowane aerokluby narodowe miały zadeklarować chęć udziału w zawodach, podając przewidywaną liczbę zawodniczek (tj. 1 czy 2) oraz zgłaszając prośbę o ewentualną rezerwację szybowca w Polsce. Wyniki tych wstępnych zgłoszeń są następujące (obok liczba pilotek):

Australia — 1, Belgia — 2, Czechosłowacja — 2, Dania — 1, Jugosławia — 1, NRD — 2, Nowa Zelandia — 1, RFN — 2, Szwecja — 1, USA — 2, Węgry — 2, Włochy — 1, ZSRR — 2.

Jeżeli te wstępne deklaracje potwierdzą się w ostatecznych zgłoszeniach (których termin upłynął z końcem kwietnia), w zawodach będą startowały — łącznie z czterema reprezentantkami Polski — 24 zawodniczki z 14 państw (w 1973 r. na starcie stanęło 21 pilotek z 12 państw). Państwa w 1973 r. nie reprezentowane, to Jugosławia, Nowa Zelandia i Szwecja; z poprzednich uczestników nie zgłosiła się natomiast Bułgaria.

Z dodatkowych podanych przez niektóre aerokluby informacji, bądź z innych źródeł już dziś wiadomo, że po raz drugi w Lesznie będą latały: **Susan Martin** z Australii (zdobywczyni 2 miejsca w poprzednich zawodach), **Georgette Litt** z Belgii, **Signe Skafte Moeller** z Danii, **Maria Bolla** i **Magda Balvanyosi** z Węgier oraz **Adele Orsi** z Włoch. Drugą zawodniczką z Belgii będzie **Annemarie Bertels.** Jugosławię będzie reprezentowała znana w Polsce **Cvetka Klančnik-Belin,** zaś RFN — **Ingrid Blecher** i **Gisela Koenig.**

Dalsze informacje o zawodach będziemy zamieszczali w kolejnych numerach „SP".

(ark)

Centrum Szybowcowe w Lesznie Wlkp. i polskie szybowce „Cobra-15" czekają na czołowe szybowniczki świata. Zanim jednak panie wystartują w tegorocznych II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodach Kobiet, które rozgrywane będą jak w 1973 r. pod auspicjami Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), w Lesznie odbędą się w drugiej połowie maja jubileuszowe XX Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Natomiast równolegle z międzynarodowymi zawodami pań — rozgrywane będą w Lesznie Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów oraz Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet. Na zdjęciu: „Cobra-15" w Centrum Szybowcowym w Lesznie. W głębi — budynek, w którym zakwaterowane będą uczestniczki II MSZK.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

MISTRZOSTWA POLSKI I KADRA NARODOWA

Ustalenia Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL w sprawie rozegrania XX Szybowcowych Mistrzostw Polski w dwóch klasach oraz zasad wyłonienia szybowcowej kadry narodowej na 1976 rok.

Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL, biorąc pod uwagę aktualny stan posiadania szybowcowego sprzętu wyczynowo-treningowego i konieczność jego optymalnego wykorzystania w mistrzostwach Polski oraz przychylając się do niektórych wniosków trenera szybowcowej kadry narodowej, mających na celu jak najskuteczniejsze przygotowanie zawodników do udziału w imprezach międzynarodowych, na posiedzeniu w dniu 24 marca 1975 r. postanowiła w sprawie rozegrania XX Szybowcowych Mistrzostw Polski co następuje:

1. Mistrzostwa zostaną rozegrane w dwóch klasach: w klasie otwartej — na szybowcach „Jantar-1"; w klasie standard — na szybowcach „Foka".

1.1. W klasie otwartej zainteresowani zawodnicy mogą startować również na innych typach jednomiejscowych szybowców, jednakże bez stosowania jakichkolwiek współczynników wyrównawczych.

1.2. W klasie standard zawodniczki — członkinie szybowcowej kadry narodowej — będą startować na szybowcach „Cobra-15", z zastosowaniem przewidzianego dla tego typu szybowców współczynnika wyrównawczego: sk = 1,05.

2. Wszyscy biorący udział w mistrzostwach członkowie szybowcowej kadry narodowej — mężczyźni, powinni — odpowiednio do istniejących możliwości sprzętowych — startować w klasie otwartej na szybowcach „Jantar-1".

3. W związku z powyższymi postanowieniami ustala się na rok bieżący następujące zasady wyłonienia nowej kadry narodowej:

3.1. Z klasy otwartej zostaną zakwalifikowani w skład szybowcowej kadry narodowej automatycznie — w kolejności zajętych miejsc w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw — piloci w liczbie 2/3 ogólnej ilości startujących w tej klasie zawodników, z zaokrągleniem w górę.

3.2. Z klasy standard zostanie zakwalifikowanych w skład szybowcowej kadry narodowej automatycznie — w kolejności zajętych miejsc w ostatecznej klasyfikacji mistrzostw — pięciu pilotów.

3.3. Jeżeli wynikająca z ustaleń punktów 3.1. i 3.2. liczba członków kadry uniemożliwiałaby zmieszczenie w jej składzie pilotów kwalifikowanych zgodnie z regulaminem kadry w trybie uznaniowym, Komisja Szybowcowa wystąpi do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z wnioskiem o odpowiednie poszerzenie liczebności szybowcowej kadry narodowej na rok 1976.

3.4. W skład szybowcowej kadry narodowej kobiet zostanie zakwalifikowane przez Komisję Szybowcową, w normalnym trybie na wniosek trenera, pięć zawodniczek, na podstawie uzyskanych przez nie wyników zarówno w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, jak i w innych zawodach krajowych i zagranicznych, w których będą uczestniczyć.

4. Powyższe ustalenia zawarte w punktach 1 — 3 obowiązują tylko w roku bieżącym.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

Kto ma płacić?

Mijają trzy miesiące od chwili przyjęcia przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL postanowienia o częściowej odpłatności za loty na samolotach i szybowcach dla członków tego stowarzyszenia wyższej użyteczności. Jak dotąd nie słyszałem jednak o pilotach, którzy by skorzystali z tej „okazji". Kto ma bowiem płacić 600 złotych za godzinę lotu „Wilgą" lub „Gawronem", czy chociażby tylko 100 złotych za godzinę lotu „Bocianem"? Pilot chyba nie, skoro może w swoim aeroklubie latać bezpłatnie; a jeśli nawet znajdzie się w grupie pilotów tzw. nierozwojowych lub nie rokujących większych szans sportowych, może jeszcze wykonywać loty usługowe, holując szybowce czy wywożąc skoczków spadochronowych. A jeśliby nawet starszy i dobrze sytuowany lotnik-amator chciał sobie polatać za częściową odpłatnością, to przecież trudno byłoby znaleźć takich licencjonowanych pilotów, których satysfakcjonowałyby loty wyłącznie „w rejonie lotniska z lądowaniem na lotnisku startu".

Co innego gdyby można było wykonywać przeloty. Może wtedy częściowa odpłatność miałaby jakie takie powodzenie i sens. Wyobraźmy sobie, że oto członek aeroklubu „posiadający odpowiednie kwalifikacje i ważną licencję" — a tylko tacy mogą korzystać z częściowej odpłatności za loty — chcąc się np. przypodobać swojemu dyrektorowi w szczycie letnich przewozów, transportuje szybko jego rodzinę na wczasy ze Śląska nad morze. A przy okazji sam zażywa rozkoszy lotu za pieniądze... dyrektora.

Jeśli jednak wariant przelotu odpada, w grę wchodzić może co najwyżej „powietrzna przejażdżka" nad lotniskiem. Jednak nawet taki lot zależeć może od wielu czynników. Bowiem „zgodę na wykonywanie lotów za częściową odpłatnością na wniosek zainteresowanego wyraża kierownik aeroklubu regionalnego (ośrodka) w porozumieniu z szefem szkolenia, w zależności od możliwości technicznych i szkoleniowych danej jednostki". Jednak „kierownik może odmówić wyrażenia zgody bez podania przyczyn". I trudno się byłoby dziwić takiej odmowie, skoro wysokość częściowej odpłatności za loty pokrywa co najwyżej koszty materiałów pędnych. Byłyby to jednak kłopoty kierownika wynikające z nadmiaru chętnych do częściowo odpłatnego latania, co na razie aeroklubom chyba nie grozi. Co by jednak było, gdyby kierownik i szef szkolenia zaczęli wydzielać spośród własnych, licencjonowanych pilotów tych, którym należałoby udostępnić loty wyłącznie za częściową odpłatnością? Ileż wtedy mogłoby być domysłów? A przecież w aeroklubach regionalnych każdy licencjonowany pilot może być sensownie wykorzystany.

A może częściowa odpłatność będzie okazją wyszkolenia się na szybowcach czy samolotach np. dla syna bogatego badylarza? Ale jeśli będzie on odpowiadał wszystkim wysokim warunkom przyjęcia na takie szkolenie, to może on być przecież wyszkolony w trybie normalnym, bezpłatnie.

Wątpliwości, jakie nasuwają „Wytyczne dotyczące częściowej odpłatności za loty na samolotach i szybowcach dla członków Aeroklubu PRL" jest więcej. Dlatego też kierownicy aeroklubów nie kwapią się z ich propagowaniem i wprowadzaniem w życie. Dla wielu szkoleniowców nie ma bowiem lotów „poza planowym szkoleniem i treningiem". Każdy lot może i powinien pilotowi przynosić nowe doświadczenia. „Wytyczne" leżą więc na ogół w biurkach.

Mimo wszystko, widzę pewną logikę w ustanowieniu „wytycznych". Można brać pieniądze od wszystkich chętnych przejażdżki nad lotniskiem. Tylko, że wtedy i i tak nie będą płacić piloci lecz ich pasażerowie. Czy jednak licencjonowanemu pilotowi nie należy się czasami bezpłatny lot z pasażerem, będący niejednokrotnie jedyną gratyfikacją za jego wieloletnią pracę społeczną na rzecz aeroklubu?

Być może piloci aeroklubowi przyzwyczają się z czasem i do odpłatności za latanie. Na razie na odpłatności w ustalonej wysokości ich nie stać. „Wytyczne" wydają się więc dokumentem futurologicznym, co jest często przeciwieństwem realności. A jeśli tak miałoby być, to po co takie wytyczne społecznemu stowarzyszeniu wyższej użyteczności jakim jest Aeroklub PRL?

Do wyciągnięcia ostatecznych wniosków poczekajmy jednak do końca roku, kiedy będzie można podsumować efekty „wytycznych".

Haluy

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr 158, maj 1975

PROSIMY DO LYONU

Pierwsze chwile na lotnisku Satolas w Lyonie, które zostało oficjalnie otwarte w dniu 20 kwietnia br. Samolot LOTU, który wylądował tutaj następnego dnia, był pierwszym odrzutowcem zagranicznym. Szczególne powody do zadowolenia miał kapitan Jerzy Piotrowski.

Była to premiera w pełnym tego słowa znaczeniu. Na nowiutkim lotnisku SATOLAS, które władze pięknego miasta Lyonu otworzyły 20 kwietnia br., już następnego dnia pojawił się polski samolot odrzutowy Tu-134A. Kapitan Jerzy Piotrowski był w ten sposób pierwszym cudzoziemcem, który uzyskał od „ziemi" pozwolenie na lądowanie. Po powrocie do Warszawy kapitan powiedział nam, że lotnisko jest znakomicie usytuowane, ma doskonałe oraz długie pasy i wykonywanie wszelkich lotniczych manewrów jest wręcz przyjemnością. Była to wypowiedź fachowca i nic dodać tutaj nie można. O czym kapitan Piotrowski nie mówił — widać na naszych zdjęciach. Tak być witanym — to nie zdarza się zawsze...

Na lotnisku, w nowym (jeszcze nie całkowicie wykończonym) porcie lotniczym, na polski samolot oczekiwało mnóstwo ludzi z polskim konsulem generalnym w Lyonie Wiktorem Dynowskim i dyrektorem portu J. Chemainem. Przewoźnika narodowego reprezentował dyrektor regionalny AIR FRANCE — Paul Le Heuaff, zaś PLL LOT dyr. Mariusz Zakrzewski. Kwiaty, uśmiechy i życzenia, by wspólnie eksploatowana linia służyła rozwijającym się dynamicznie wzajemnym stosunkom Francji i Polski. Z połączeń do Lyonu korzystać będą m.in. pracownicy polskich central handlu zagranicznego. W rejonie Lyonu znajduje się fabryka „Berlieta", z którą, jak wiadomo, mamy szerokie kontakty. Tym wielkim ośrodkiem przemysłowym zainteresowani są włókiennicy i elektronicy. Liczymy, że z wygodnych połączeń lotniczych korzystać także będzie liczna w tym regionie Polonia, a także francuscy turyści. Nie bez znaczenia będą również przewozy frachtu na tej trasie. A z Lyonu niedaleko do Marsylii, Besancon i Grenoble...

W ten sposób Warszawa, a z nią cała Polska, otrzymała drugie — obok Paryża — stałe lotnicze połączenie z Francją. Dodajmy może jeszcze, że w inauguracyjnym locie do Warszawy wziął udział redaktor Charles Ducarre, znany publicysta lotniczy. Uroczystość na lotnisku uświetnił także znakomity zespół ludowy Zakładów „POLTEX" z Łodzi, który podbił serca mieszkańców Lyonu. Świadectwo prawdzie próbowała oddać ekipa polskiej telewizji, której przewodził red. Lipiński z Paryża.

Prosimy więc do Lyonu. Dwa razy w tygodniu: w poniedziałki i czwartki.

Powitanie na lotnisku Fiumicino nie było specjalnie owacyjne...

Samolotowe podróże polskich piłkarzy zawsze interesują naszych Czytelników, dlatego prezentujemy dzisiaj nieco migawek z rzymskiej wyprawy po remis. Wynik poszedł już w świat, został skomentowany przez fachowców i amatorów, przez nas wszystkich. Napisy i wierszyki były wszędzie, także na pokładzie samolotu kapitana Poznańskiego. Jeden z nich głosił: „Gdy Górski reprezentację prowadzi, Polska Włochów z mistrzostw Europy wysadzi". Trzeba było widzieć miny Włochów na lotnisku Fiumicino, gdy wynik meczu widzieli na śmigłach i na kołach. Mieli oczywiście inne zdania w tej materii i palcami pokazywali ile razy będzie Tomaszewski wyciągał piłkę z bramki. Nic się nie sprawdziło. Rację miał redaktor Sieniarski z „Życia Warszawy", który uczestnicząc w samolotowym konkursie na depeszową charakterystykę meczu napisał: »Najlepsza piłkarska zupa „nic". Wszyscy nasyceni«.

Na pokładzie działy się różne rzeczy. Była i konferencja prasowa z terenerem Górskim (w drodze powrotnej) i narada-trening. Tak, właśnie, tutaj obmyślano sposób na kibiców włoskich, by jeszcze przed meczem się wykrzyczeli i wygwizdali. Pomogło.

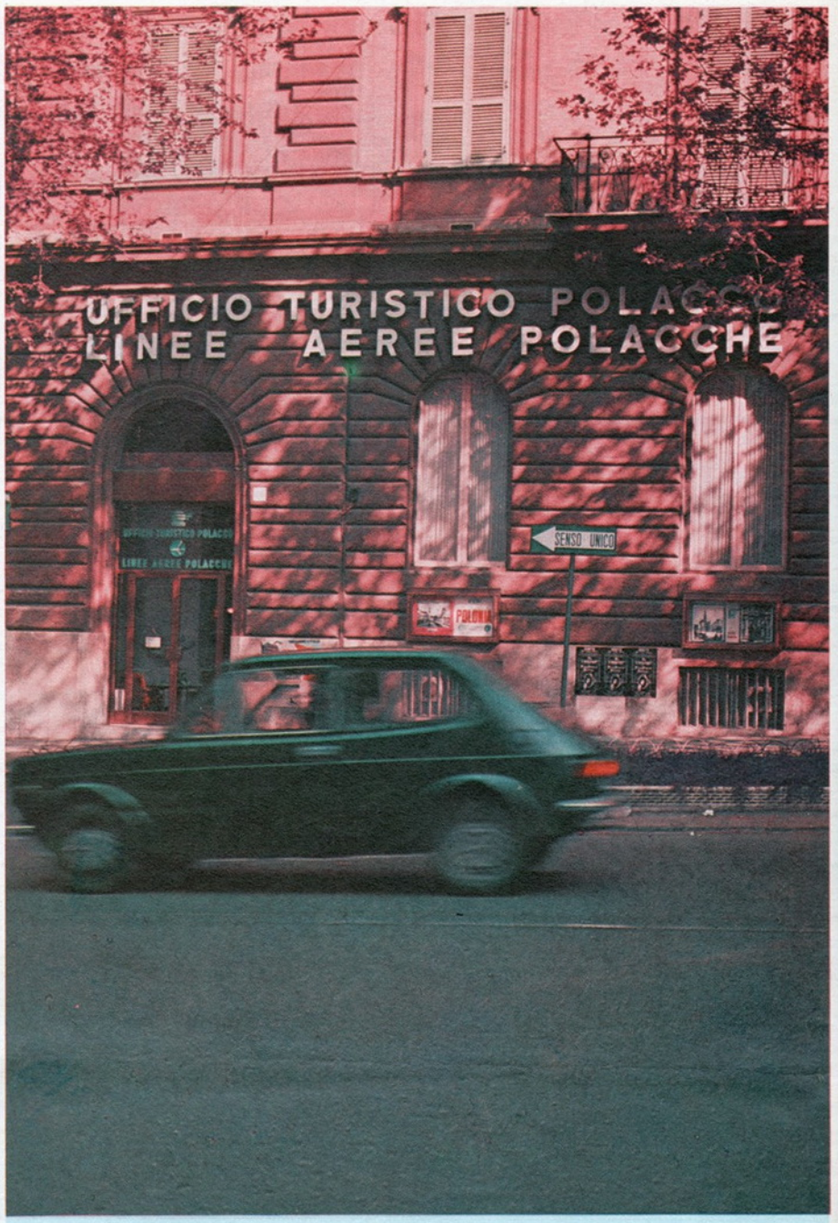
Potem była wymiana koszulek i oklaski, także w drodze autokaru na lotnisko!

Kapitan PLL LOT Poznański powiedział po wylądowaniu maszyny na Okęciu: „Z wyważeniem samolotu nie było kłopotu, bo nie było bramek. Ale punkt jest, który daje prowadzenie w tabeli. I to czułem trzymając w rękach stery na trasie Rzym — Warszawa".

Dzień dobry państwu! Z lotniska Okęcie mówi Wasz sprawozdawca — Jan Ciszewski (zdjęcie z lewej).

K. Górski i J. Tomaszewski — taki duet sprawia zawsze wyjątkowo dobre wrażenie (zdjęcie z prawej).

Polskie elementy na rzymskiej ulicy.

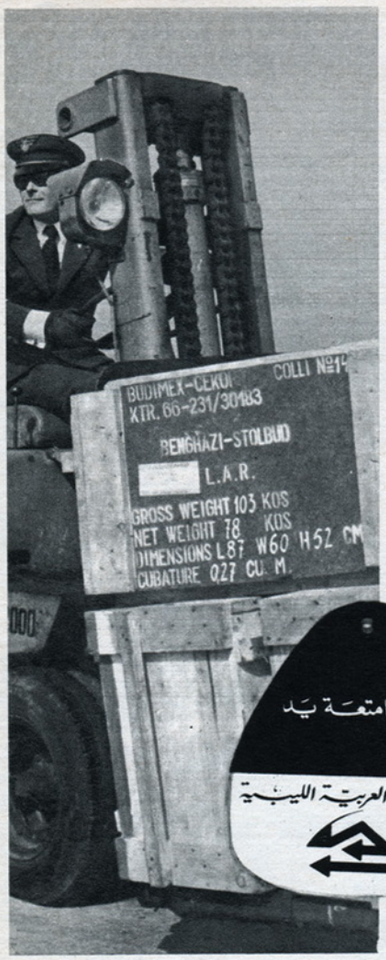


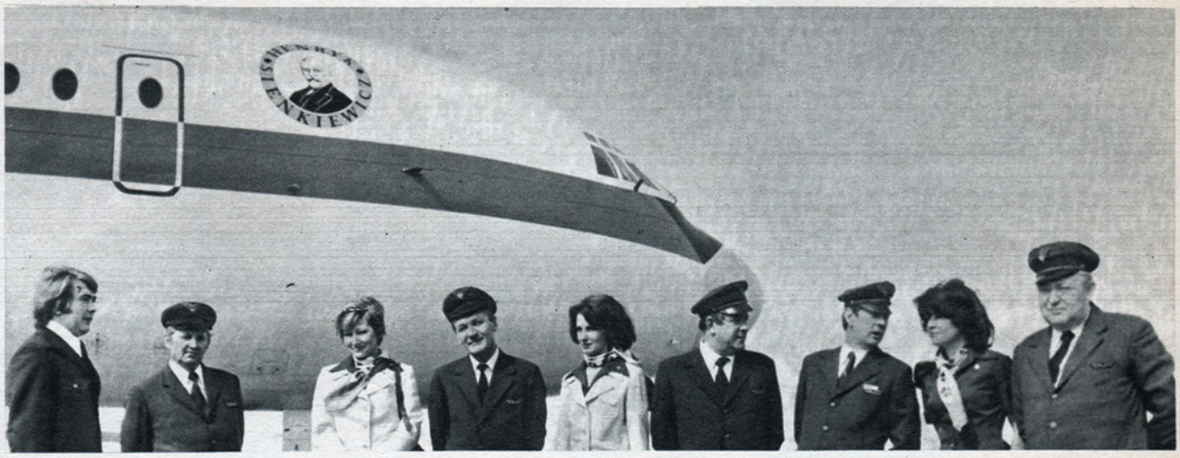
Siedziba PLL LOT przy Via Vittorio Veneto 54

RZYMSKA PODRÓŻ

Na pokładzie samolotu PLL LOT konferencja prasowa była podobno wyjątkowo udana i spokojna (zdjęcie z lewej).

Nie będziemy niedyskretni, jeśli powiemy, że jednym z tematów rozmowy były radości Jerzego Gorgonia — taty-piłkarza.





Samolot SP–LAE „Henryk Sienkiewicz" z załogą przed swym inauguracyjnym lotem do Benghazi.

Z panem Henrykiem do Afryki

Podróże literackie Henryka Sienkiewicza na kontynent afrykański odgrywały ważną rolę w artystycznym dorobku polskiego pisarza. „W pustyni i w puszczy" należy przecież do najwybitniejszych powieści dla młodzieży i jej popularność sięga daleko, poza granice naszego kraju. Film W. Ślesickiego przysporzył jej dodatkowych i zapalonych zwolenników. Warto więc może przypomnieć, że i LOT ma swój skromny udział w jego produkcji. Na pokładach naszych samolotów wędrowali bowiem do Kairu nie tylko aktorzy, ale i rekwizyty. Do szczególnie sympatycznych „pasażerów" należały dwa olbrzymie psy, które na ekranie wystąpiły później w roli Saby.

Ale oto nowa podróż afrykańska. Tym razem w inauguracyjny rejs na trasie Warszawa-Benghazi wystartował w dniu 6 kwietnia samolot dalekiego zasięgu SP-LAE „Henryk Sienkiewicz".

Za sterami załoga doświadczonego kapitana Mieczysława Daukszy, a na pokładzie w większości pasażerowie udający się do Libii w ramach umów podpisanych przez Centralę „Budimex". Samolot ląduje w Benghazi o godz. 18.00 czasu miejscowego. Na lotnisku upał ponad 30°C. Po godzinie start do Kairu, gdzie kończy się trasa. Następnego dnia powrót do kraju (start z Kairu o godz. 9.10, start z Benghazi o 12.10 i lądowanie o 14.40 w Warszawie). Na pokładzie prawie komplet pasażerów. Wszyscy wyglądają jak Hindusi, tyle, że czupryny w większości blond...

Pierwszym rejsem powróciła również do kraju wyprawa Klubu Wysokogórskiego z Katowic, która w Afryce Wschodniej penetrowała Góry Księżycowe (Ruwenzori).

Odtąd co tydzień samoloty polskie regularnie lądują na ziemi libijskiej, współpracując z „Libian Arab Airlines", której maleńki bilet wizytowy powyżej prezentujemy.

A może, proszę pani, polecimy do Benghazi?

Kapitan transatlantyków Mieczysław Dauksza w towarzystwie stewardesy Jolanty Sosińskiej dosłownie na sekundę przed startem do Benghazi.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73, redaktor: JULIUSZ PĘGIEL.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

PRZEMYSŁ SPADOCHRONOWY W CZECHOSŁOWACJI

Osiągnięcia w produkowaniu sprzętu spadochronowego naszego południowego sąsiada są nie tylko wysoko cenione w kraju, ale i także poza jego granicami.

Czechosłowacka wytwórnia spadochronów KRAS w Chornicach (na Morawach) konstruuje i produkuje sprzęt o różnym przeznaczeniu i zastosowaniu, zarówno w lotnictwie jak i spadochroniarstwie. Wytwarza więc spadochrony ratownicze, sportowe, desantowe, zapasowe, hamujące oraz specjalne.

Wytwórnia KRAS powstała w 1949 r. i w roku ubiegłym obchodziła 25-lecie swej działalności. Początkowo produkowała sprzęt spadochronowy w oparciu o licencję radziecką, ale z biegiem lat przystąpiła do konstruowania i wytwarzania wyrobów własnych. W 1955 r., na przykład, zainicjowała produkcję spadochronów sportowych PTCH. Ówczesna inicjatywa przeszła najśmielsze oczekiwania. Spadochrony PTCH zdobyły rozgłos.

Polskim skoczkom dobrze znane są spadochrony typu PTCH, ponieważ od kilku lat użytkujemy je w naszych klubach. Szczególnie w ostatnich latach polscy sportowcy wielokrotnie startowali ze spadochronami PTCH, uzyskując dobre wyniki w różnego rodzaju zawodach i mistrzostwach.

Sprzęt dla pilotów sportowych wytwórnia oznacza symbolem PL, ZL lub PN. Na uwagę zasługują cztery typy spadochronów ratowniczych — siedzeniowych i plecowych. Pierwszym z nich jest spadochron PL-58. Zastąpił on poprzednio użytkowany sprzęt produkowany na licencji radzieckiej PŁK-45. Czasza o obrysie trójkątnym ma powierzchnię 64 m². Dopuszczono go do skoków przy prędkości lotu samolotu rzędu 500 km/h. Prędkość opadania wynosi 5,5 m/s, a ciężar 12 kg. Należy on do rodziny spadochronów siedzeniowych. Wersją rozwojową tego spadochronu jest PL-48-S, który ma również czaszę o obrysie trójkątnym. Czasza ma powierzchnię 64 m². W spadochronie tym zastosowano 28 linek nośnych o długości 6,75 m każda. Po skoku — przy prędkości lotu 400 km/h — czasza spadochronu wypełnia się całkowicie po 3—4 s. Zaleca się, aby skoku przy tej prędkości nie wykonywać niżej niż 500 m. Przy ciężarze skoczka wynoszącym 90 kg prędkość opadania wynosi 5,5 m/s.

Innym spadochronem ratowniczym, w tym przypadku plecowym, przeznaczonym głównie dla pilotów szybowcowych, jest ZL-62. Czaszę tego spadochronu o powierzchni 58 m² uszyto z tkaniny stylonowej. Prędkość opadania nie przekracza 6 m/s, a jego ciężar 11 kg. ZL-62 dopuszczono do skoków przy prędkości nie przekraczającej 500 km/h. Najniższa wysokość, gwarantująca skok ratowniczy, nie powinna przekraczać 100 m. Zanotowano już przypadek uratowania się pilota szybowcowego po opuszczeniu kabiny na wysokości 80 m.

Wreszcie spadochron PN-50-S, przeznaczony dla pilotów śmigłowcowych oraz załóg samolotów transportowych (kolanowy). Czasza uszyta z tkaniny stylonowej. Prędkość opadania skoczka o ciężarze 80 kg wynosi ok. 6 m/s, a wraz z ekwipunkiem (80—50 — 130 kg) waha się w granicach 6—1,5 m/s. Spadochron ten dopuszczono do skoków przy prędkości 400 km/h, natomiast na wysokości 100 m przy prędkości lotu nie przekraczającej 100 km/h.

Spadochrony ratownicze dla pilotów wojskowych latających na samolotach o dużych prędkościach i dużych wysokościach oznaczone są symbolem S. Spadochrony tego typu mają różne powierzchnie czasz. Zależy to głównie od samolotów, dla których budowany jest sprzęt ratowniczy. Powierzchnia czasz na ogół waha się w granicach od 55 do 60 m². S-3 wypełnia się w określonej fazie po odpaleniu fotela wyrzucanego. Na małych wysokościach (od 100 do 1000 m) otwiera się niezwłocznie; na wysokościach średnich (od 1000 do 7000 m) do 4 sekund; na dużych wysokościach (od 7000 do 12 000 m) do 15 sekund; powyżej 12 000 m podobnie jak na wysokości 9000 m. Spadochron S-3 należy do spadochronów niezawodnych, wielokrotnie wypróbowanych i sprawdzonych. Prędkość opadania na nim pilota o ciężarze 100 kg wynosi 6,2 m/s. Ciężar spadochronu wynosi 814,8 kg, natomiast wraz z aparatem tlenowym, łódką ratunkową oraz przyrządem samoczynnym KAP-3 — 24,1 kg. Wypada dodać, iż S-3 pracuje bez zarzutu w temperaturach od +30° do —40° C.

Wśród skoczków wielu krajów dużym uznaniem cieszą się od lat spadochrony oznaczone symbolem PTCH. Startując na spadochronach PTCH skoczkowie czechosłowaccy i zagraniczni uzyskali piękne sukcesy na zawodach krajowych i mistrzostwach świata. Ponadto spadochrony tego typu przyczyniły się do wspaniałych rekordów spadochronowych w konkurencjach wysokościowych i celnościowych.

PTCH-6 przeznaczony jest dla skoczków sportowych. Oznacza się dobrą sterownością, umożliwiającą dokładne lądowanie na określony cel. Czasza uszyta z 28 klinów, o powierzchni 62,5 m², ma wycięcia, które zwiększają prędkość postępową spadochronu, a ponadto dwie główne szczeliny hamujące oraz kilka pomocniczych. Dwa stateczniki. Prędkość opadania 5,5 m/s. PTCH-6 dopuszczono do skoków przy prędkości lotu samolotu nie przekraczającej 300 km/h. Ciężar 12 kg.

PTCH-7 jest udoskonalonym spadochronem PTCH-6. Inny układ szczelin umożliwił poprawę zwrotności spadochronu. Nastąpiła zmiana w powierzchni czaszy, która w tym typie wynosi 48 m². Pozostałe dane bez zmian.

PTCH-8 z kolei, w porównaniu do PTCH-7, ma bardziej jeszcze udoskonalone sterowanie oraz skuteczne hamowanie. Okazał się on bardzo dobrym spadochronem wyczynowym. Może on być używany do skoków treningowych, zawodniczych i wyczynowych. Spadochron ten zapewnia szybką utratę wysokości przy pełnym ściągnięciu linek sterujących, możliwość poprawienia kierunku znoszenia w przypadku niewłaściwego punktu wyskoku, mały wstrząs dynamiczny w czasie wypełniania się czaszy, bardzo dobrą sterowność (także przy wietrze przekraczającym 6 m/s, co daje mu przewagę w porównaniu z poprzednimi typami PTCH), spokojne opadanie bez wahań, bardzo skuteczne zmniejszanie prędkości postępowej przy zastosowaniu szczelin hamujących, możliwość zmniejszania znoszenia przy wietrze do 6 m/s. Wykluczono możliwość niezamierzonego otwarcia się spadochronu.

Z PTCH-8 można wykonywać skoki z natychmiastowym otwarciem, a także przy użyciu przyrządu otwierającego spadochron KAP-3. Czaszę tego spadochronu o powierzchni 46 m² uszyto z tkaniny stylonowej i wyposażono w 24 linki nośne i 2 stateczniki. Obrys czaszy półsferyczny. Na czaszy umieszczono 24 szczeliny. Zastosowano dwa spadochroniki wyciągające. Osłona czaszy typu VV 021. Średnia prędkość opadania — 5,2 m/s, przy czym od wysokości 35 nad ziemią nie przekracza 6 m/s (oczywiście przy ciężarze skoczka do 100 kg). Obrót czaszy o 360° w czasie 5 s. Prędkość postępowa od 4 do 5 m/s. Spadochron dopuszczono do skoków z wysokości nie mniejszej niż 300 m i przy prędkości lotu do 300 km/h.

Na obrzeżu przedniej części czaszy naszyto kieszenie. Dwie linki sterujące połączone są ze szczelinami zmiennymi (po lewej i po prawej stronie czaszy), umożliwiającymi wykonywanie obrotów oraz zmiejszanie prędkości postępowej. Dwie linki kontrolne umocowane są do linek sterujących i do linek nośnych 4 i 21.

Uprząż wykonano z podwójnej taśmy stylonowej. Na taśmach nośnych umocowano rozłączniki taśm nośnych uprzęży, umożliwiając szybkie uwolnienie się skoczka od czaszy spadochronu.

Wytwórca zaleca, aby nie użytkować jednocześnie spadochronu głównego i zapasowego. Ten ostatni można otwierać dopiero wówczas, gdy nastąpi otwarcie spadochronu głównego. Ciężar spadochronu nie przekracza 12 kg.

Zakłady KRAS przygotowują kolejne spadochrony wyczynowe. Na podstawie rozmów jakie przeprowadziłem na Węgrzech z przedstawicielami przemysłu spadochronowego CSRS — w okresie trwania XII Spadochronowych Mistrzostw Świata — mogłem wywnioskować, iż w niedługim czasie przekazany zostanie sportowcom udoskonalony typ spadochronu wyczynowego, oznaczony symbolem PTCH.

Serię spadochronów sportowych zamyka PTCH C. Jest to spadochron przeznaczony do szkolenia sportowców. Czasza o powierzchni 70 m² szyta jest na ogół z tkanin w trzech kolorach: białym, niebieskim i czerwonym.

Oddzielną grupę stanowią spadochrony przeznaczone dla wojsk powietrzno-desantowych (symbol OVP). Jednym z tych spadochronów jest OVP-450-B, którego czasza ma powierzchnię 80 m². Prędkość opadania skoczka z ekwipunkiem o ciżarze 120 kg wynosi 5,2 m/s. Dopuszczony jest on do skoków (na linę) przy prędkości lotu 350 km/h, natomiast przy użyciu przyrządu samoczynnego KAP-3 — 450 km/h. Minimalna prędkość samolotu 180 km/h, a wysokość skoku 150 m. Ciężar 16 kg.

Ponadto wytwórnia KRAS produkuje spadochrony zapasowe (PZS-62, PZ-47, ZVP-300-B, spadochrony hamujące oraz specjalne. W Czechosłowacji produkowane są również przyrządy samoczynne KAP-3P, które użytkowane są nie tylko w kraju, ale także eksportowane. Wytwarza się także przyrządy samoczynne AD-3, rozłączające fotel wyrzucany do spadochronu po wyrzuceniu go z kabiny samolotu odrzutowego. Produkuje się również kaski spadochronowe oraz buty.

Eksporterem produktów przemysłu spadochronowego CSRS jest OMNIPOL. Sprzedaje on sprzęt spadochronowy wytwarzany w Czechosłowacji do około 30 krajów.

Spadochrony sportowe typu PTCH cieszą się wśród użytkujących je skoczków spadochronowych dobrą opinią. Rozmawiałem z wieloma sportowcami zagranicznymi, którzy skaczą ze spadochronami PTCH. Wysoko je cenią za jakość, niezawodność oraz doskonałość. Spadochrony PTCH zbliżone są swymi osiągami do spadochronów produkcji francuskiej czy amerykańskiej, a często je nawet przewyższają.

TADEUSZ MALINOWSKI

Jeszcze nie całkowicie wyschła farba drukarska na poprzednim numerze naszego tygodnika, w którym zapowiadaliśmy start pierwszego hinduskiego sztucznego satelity, a oto 20 kwietnia agencje prasowe podały wiadomość o pomyślnym wprowadzeniu satelity na orbitę okołoziemską. Start nastąpił przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej z terenu ZSRR. Do „klubu" państw dysponujących własnymi obiektami kosmicznymi przybyło zatem jeszcze jedno. Zrealizowany został, a może dokładniej — zapoczątkowany niezwykle ambitny program kosmiczny, który niewątpliwie dopomoże gospodarce narodowej Indii do pokonania wielu trudności związanych z produkcją rolną, hodowlą, a również — oświatą. Z Kosmosu widać lepiej. Ta dewiza przyświecała uczonym hinduskim, którzy pragną zbadać m. in. mechanizm topnienia śniegów himalajskich, ochronić kraj przed katastrofalnymi suszami czy powodziami. To oczywiście tylko cząstka z programu praktycznej działalności hinduskiego satelity, ale wymienione zamierzenia powinny być odpowiedzią dla tych wszystkich którzy nie mogą zrozumieć po co Indiom satelita w Kosmosie, jeśli w kraju tym tak dużo jeszcze jest do zrobienia na Ziemi.

Wiadomość z Kraju Rad. 16 kwietnia wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego satelitę Ziemi „Kosmos-727". Porusza się on po orbicie, której apogeum wynosi 358 km, a perigeum 180 km. Początkowy czas obiegu Ziemi 89,6 min. Satelita przeznaczony jest do badania przestrzeni kosmicznej.

Od lutego obiega naszą planetę inny, miniaturowy — można powiedzieć, satelita francuski „Starlette" (masa 47 kg, a średnica 240 mm). W marcu dokonano pierwszego pomiaru toru lotu satelity przy użyciu lasera którego wiązkę świetlną wysłano z ośrodka badawczego w Chalais-Meudon. Wysokość satelity nad Ziemią w chwili pomiaru wynosiła 1 100 km. Podstawowym zadaniem satelity „Starlette" jest pomoc dla geodetów francuskich, prowadzących prace pomiarowe naszej Ziemi przy międzynarodowej współpracy. Podobne zadania będzie miał nowy satelita „Castor" (start był zapowiadany w maju), jak również umieszczony już w Kosmosie amerykański „Geos-C". W pomiarach laserowych uczestniczą m. in. instytuty geodezji satelitarnej w Hiszpanii, USA i innych krajach. Satelita „Starlette" nie dysponuje aparaturą radiową, jest to tzw. satelita bierny. Odbłyśniki umieszczone na kulistej powierzchni satelity sporządzonego z uranu są celem dla promieni laserowych wysyłanych z powierzchni Ziemi. Satelita porusza się na wysokości około 800 — 1 110 km. Jego pozycja ustalana jest sukcesywnie przez stacje naziemne z wielką dokładnością, na jaką pozwala właśnie pomiar laserowy. Jeśli wyślemy sygnał świetlny w stronę satelity i zanotujemy czas jaki upłynął od momentu dotarcia promienia i jego powrotu (dzięki odbłyśnikom) na Ziemię, możemy określić długość drogi jaką pokonał w danym momencie satelita. To naturalnie uproszczony przykład, bo cały proces pomiarowy dokonywany jest przy pomocy systemów automatycznych, tzw. lidarów. Pomiary dokonywane są przy dobrej widoczności wiązki laserowej, najczęściej nocą. Pierwsze zdjęcia mikrosatelity, które ułatwiły wykreślenie toru jego lotu, wykonały kamery obserwatorium astrofizycznego w USA.

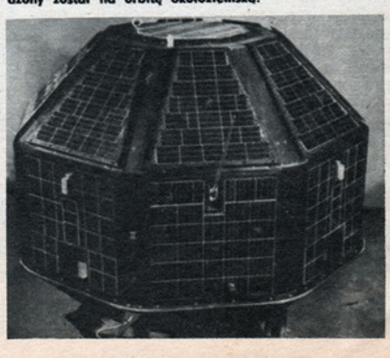
W Brukseli w połowie kwietnia odbyło się spotkanie członków zachodnioeuropejskiej organizacji kosmicznej, w wyniku którego zaaprobowano powstanie Europejskiej Agencji Kosmicznej, nowego zupełnie tworu, rodzącego się dodajmy od 1968 r. Oczywiście, jeszcze potrzebne będą przeróżne ustalenia prawne i inne, ale z tego co opublikowano wiemy, że powstała swego rodzaju „NASA dla zachodniej Europy". Dyrektorem generalnym nowej agencji został wybrany Roy Gibson, mający 7 dyrektorów — kierowników poszczególnych programów i inspektora technicznego do swej współpracy. Członkami nowej agencji jest dziesięć państw plus dwa państwa w roli współpracowników (Austria i Norwegia).

Czy to już wszystko w bieżącym tygodniu? Dodam jeszcze jedną wiadomość z Polski. Otóż Instytut Nawigacji Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni otrzyma w roku bieżącym salę wykładową wraz z małym planetarium dla 40 osób. Łatwiejsza będzie nauka pod sztucznym niebem.

A na zakończenie podać warto, że będzie to już siódme planetarium w naszym kraju.

P.E.

Pierwszy satelita hinduski, który w kwietniu wprowadzony został na orbitę okołoziemską.



ONE WALCZYŁY ZA POLSKĘ

Makarowa Bielik

Tatiana Makarowa i Wiera Bielik

Tania urodziła się w Moskwie w 1920 r., w bardzo religijnej rodzinie. Gdy ukończyła 11 lat, w jej świadomości nastąpił zasadniczy przełom. Zaprzestała chodzić do cerkwi i wstąpiła do pionierów. Nastąpiło to głównie dzięki szkole. Potem została aktywną komsomołką.

Po ukończeniu szkoły rozpoczęła naukę w Technikum. Kiedy była już na trzecim roku, w jej ręce trafiła broszura „Młodzieży, do aeroklubów". Wezwanie: „Komsomolcy, na samoloty" przyjęła ona jakby było skierowane bezpośrednio do niej. Nie namyślając się wstąpiła do aeroklubu. Po lekcjach w technikum spieszyła na lotnisko. Wiecznie miała mało czasu. Cały wolny czas po zajęciach poświęcała na latanie.

Tania wykazała, że posiada pełne predyspozycje do latania i duże zdolności. Tylko dwa wyloty wykonała z instruktorem i potem jej technikę pilotowania osobiście sprawdził dowódca oddziału, po czym wykonała już samodzielny lot.

Po dwóch latach uporczywej nauki, mając 19 lat, Tania otrzymuje jednocześnie dwa dyplomy: technika-cukiernika i pilota-instruktora.

Polubiła nade wszystko latanie, to było pasją jej życia. Z dużym więc entuzjazmem przystąpiła do szkolenia lotniczego młodzieży w moskiewskim aeroklubie, pracując jako pilot-instruktor. Wpajała młodym dziewczętom i chłopcom miłość do latania. Już w ciągu dwóch lat Tania Makarowa wyszkoliła ponad 30 pilotów. Wielu z nich wykazało się później bohaterskimi czynami na wojnie.

Kiedy hitlerowcy napadli na Związek Radziecki Tatiana Makarowa poszła ochotniczo na front.

Na początku wojny w Krasnodonie zorganizowano 46 pułk nocnych bombowców, który później otrzymał miano gwardyjskiego i nazwany został Tamańskim oraz odznaczony orderem Suworowa. W skład tego pułku przyjmowano ochotniczki — pilotki radzieckich aeroklubów. Był to pierwszy na świecie żeński wojskowy pułk lotniczy. Właśnie w pułku tym rozpoczęła służbę Tatiana Makarowa. Latała ona razem na samolocie Po-2 z Wierą Bielik.

Niemcy stosunkowo szybko odczuli skutki działalności lekkich bombowców. Po-2 nadlatywały cicho nocą i nisko nad celem obrzucały dokładnie bombami hitlerowskie zgrupowania.

W jesieni 1942 r. pod Mozdokiem toczyły się bardzo zacięte i krwawe walki. Niemcy usiłowali opanować Groznyi i Baku — ważne rejony naftowe. Nie licząc się ze stratami, skierowywali tam coraz to nowe siły.

W jedną z wrześniowych nocy, kiedy hitlerowcy usiłowali sforsować rzekę Terek, kobiecy pułk nocnych bombowców otrzymał zadanie bojowe: rozbić przeprawę wroga na rzece. Na wykonanie tego zadania, obok innych załóg, poleciała również dowódca klucza, młodszy lejtnant Makarowa, wraz ze swym nawigatorem Wierą Bielik. Mimo silnego ognia artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela przeprawa została zniszczona, o czym zameldowała dumnie dowódcy pułku. Otrzymała za to specjalne podziękowanie.

Za wykazane męstwo i odwagę Tatiana Makarowa otrzymała w końcu września 1942 r. Order Czerwonego Sztandaru.

Latem 1943 r. została mianowana dowódcą eskadry. Pod jej dowództwem eskadra brała udział w walkach o wyzwolenie Kubania, Krymu i Białorusi. Za te działania została odznaczona Orderem Czerwonej Gwiazdy i Orderem Wojny Ojczyźnianej I klasy.

W sierpniu 1944 r. lejtnant Makarowa wielokrotnie wylatuje na wykonanie zadań nad Warmię i Mazury oraz północne Mazowsze. 46 gwardyjski pułk nocnych bombowców, w którym jest dowódcą eskadry, działa w składzie 4 armii lotniczej generała Wierszynina, wspierającej wojska 2 Frontu Białoruskiego. W nocy z 24 na 25 sierpnia pułk otrzymał zadanie niszczenia zgrupowania czołgów faszystowskich w Zambrowie. Przy podchodzeniu do celu samolot Makarowej dostał się pod silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Reflektory długo oświetlały jej maszynę. Mimo to bomby zostały zrzucone dokładnie w sam cel. Dopiero wtedy samolot zawrócił. Nad linią frontu, w drodze powrotnej, niespodziewanie zaatakował go hitlerowski myśliwiec. Samolot zapalił się i spadł na ziemię. Tak zginęła Tatiana Makarowa nad polską ziemią, o wyzwolenie której walczyła do ostatnich chwil swego życia. Był to jej 800 bojowy lot.

Uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR z dnia 23 lutego 1945 r. lejtnant Tatiana Pietrowna Makarowa otrzymała pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Jedna z ulic Moskwy nosząca nazwę Wielka Błotna, przy której mieszkała kiedyś, dla uczczenia jej pamięci 9 maja 1960 r. otrzymała imię Makarowej.

W Ostrołęce, gdzie jest grobowiec bohaterskiej załogi — Tatiany Makarowej i Wiery Bielik, jedną z ulic nazwano ich imieniem. Od 23 lutego 1968 roku Zespół Szkół Zawodowych nr 2 w Ostrołęce nosi również ich imię.

*

Urodziła się w 1921 r. Lata dziecinne spędziła w pobliżu Kercza, w dzielnicy robotniczej zakładów przemysłowych im. P. Ł. Wojkowa, gdzie jej ojciec pracował jako majster urządzeń elektrycznych wydziału walcowniczego. Matka wychowywała dzieci, których było sześcioro. Będąc najstarszą córką w rodzinie, pomagała matce w gospodarstwie.

W Kerczu ukończyła szkołę średnią. Szczególne zamiłowanie wykazywała do matematyki. Zamierzała zostać nauczycielką. Rozpoczęła studia w Moskiewskim Instytucie Pedagogicznym na Fakultecie Matematyki. Ledwie zdążyła zakończyć drugi rok studiów, gdy wojska hitlerowskie wtargnęły do Związku Radzieckiego.

Razem z innymi studentami przez całe lato 1941 Wiera pracowała przy budowie umocnień obronnych pod Moskwą. Później poprosiła, by wysłano ją na front. Na początku 1941 rozpoczyna służbę w jednostce lotniczej, gdzie w ciągu kilku miesięcy zdobywa kwalifikacje nawigatora. Wkrótce nauczyła się też pilotować samolot.

W pokonaniu trudności związanych ze szkoleniem znacznie pomogła jej Tatiana Makarowa, do załogi której Wiera została przydzielona. Znaczną większość lotów bojowych Wiera odbywała wspólnie z Tatianą.

Nastał ciężki dla wojsk radzieckich październik 1942 r. Niemcy nacierali z impetem na Kaukaz. Wieczorem 8 października 46 pułk nocnych bombowców wyposażony w samoloty Po-2, w którym nawigatorem załogi była Bielik, otrzymał zadanie dokonania bombardowania kolumn zmotoryzowanych nieprzyjaciela na północny wschód od Kirlara. Wiera całą noc wylatywała na wykonanie zadania razem z Mariną Czeczniewą. Podobnych nocy było bardzo dużo. Wymagały one dużego wysiłku i pełnego napięcia nerwowego.

Podczas natężonych działań bojowych załogi często wykonywały po pięć — sześć lotów bojowych w ciągu nocy. W kwietniu 1944 r. Wiera Bielik zmuszona była bombardować wojska niemieckie w rodzinnym Kerczu. Za działania na Krymie 46 pułk otrzymał miano gwardyjskiego, a Wiera została odznaczona Orderem Czerwonej Gwiazdy.

Dalsza droga bojowa tej dzielnej dziewczyny prowadziła przez Białoruś do Polski. W nocy 24 sierpnia 1944 r. załoga Makarowa-Bielik poleciała na kolejne bombardowanie. Tym razem na zgrupowanie czołgów hitlerowskich w Zambrowie. Był to dla Wiery 813 lot bojowy. Po wykonaniu zadania, na trasie powrotnej, ta dzielna załoga została zaatakowana przez samolot myśliwski wroga, który oddał celną serię do samolotu Po-2. Chcąc ugasić ogień, pilotka wprowadziła maszynę w stromy lot nurkowy. Jednak to nie pomogło. Bohaterska załoga Makarowa-Bielik poległa nad polską ziemią.

Na drugi dzień rano koleżanki z pułku na cmentarzu w miasteczku Kurowo pochowały prochy Wiery Bielik i Tatiany Makarowej, oddając hołd pamięci bohaterskim lotniczkom.

23 lutego 1945 r. uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nawigator Wiera Bielik otrzymała pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Godnie czci się dziś pamięć Wiery Bielik. Jej portrety można zobaczyć w muzeach krymskich oraz w izbach sławy bojowej. Kerczeńska szkoła zakładu im. P. Ł. Wojkowa, gdzie uczyła się Wiera Bielik, obecnie nosi jej imię.

We wrześniu 1966 r. odbyła się w Kerczu podniosła uroczystość odsłonięcia pomnika bohaterki. Były nawigator pułku lotniczego, w którym służyła Bielik, Bohater Związku Radzieckiego Ł. N. Litwinowa przekazała zebranym urnę z polską ziemią, wziętą z mogiły poległej Wiery.

Opracował: CZESŁAW KRZEMIŃSKI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

UWAGI POD ADRESEM WYDAWNICTWA POZNAŃSKIEGO

Nie trzeba nikogo przekonywać, iż „Dywizjon 303" Arkadego Fiedlera — ze względu na Autora jak i treści w nim zawarte — jest książką chętnie czytaną i dość szybko sprzedawaną. Jeśli tak dobrze idzie (świadczą o tym nakłady w ilości ponad 100 tys. egzemplarzy każdy), to trzeba jednak zadbać, aby każde następne wydanie było atrakcyjniejsze pod względem edytorskim i nie przypominało poprzednich. Mam na myśli okładkę, wyklejkę, bardziej nowoczesny układ graficzny, barwne rysunki, a może nawet i fotografie. Nie będę podpowiadał wydawnictwu jak to trzeba robić, ponieważ artyści-graficy specjalizujący się w batalistyce wiedzą o tym lepiej ode mnie.

Często porównując wydawany nakładem Wydawnictwa Poznańskiego (1965—1974) „Dywizjon 303" z tym, który ukazał się wkrótce po zakończeniu wojny (1946 i 1947), mam wątpliwości czy tamten z okresu trudnych lat odbudowy naszego kraju nie był lepszy edytorsko od tych, które wydaje się obecnie.

Ale o tym za chwilę.

W tym miejscu godzi się przypomnieć, że pierwsze wydanie „Dywizjonu 303" ukazało się w Londynie w 1942 r., że następne trzy wydania konspiracyjne ujrzały światło dzienne w okresie okupacji hitlerowskiej. Do tej pory ukazało się 16 wydań w języku polskim, 6 wydań w języku angielskim, 2 w języku francuskim oraz po jednym w holenderskim i portugalskim. Ogółem 26 wydań. Jest to swoisty rekord książki lotniczej tak często wydawanej i ciągle poszukiwanej. Czy nie stać nas, abyśmy tę właśnie książkę wydali nowocześnie i atrakcyjnie?

„Dywizjon 303" to nie powieść, jak pisują niektórzy publicyści, lecz „sprawozdanie z pola walki". Tak bowiem mówi o niej sam Autor. I tak jest naprawdę. Stąd też książka powinna być każdorazowo pieczołowicie przygotowana do druku, a nawet uzupełniana dodatkowym materiałem ilustracyjnym o charakterze dokumentalnym.

Sprawa pierwsza. Moim zdaniem wydawnictwo poszło na zbyt łatwe rozwiązanie, zresztą mało atrakcyjnej okładki. Czy nie można jej zmieniać? Okładka w ostatnich wydaniach jest nieudolnym naśladownictwem angielskiego ilustratora wojennego. Uczniowie szkół średnich, uczestniczący w konkursach, wykonują lepsze rysunki samolotów pod względem artystycznym niż ten, który zdobi okładkę „Dywizjonu 303". Czyżby w naszym kraju zabrakło zdolnego artysty-plastyka? Jak się orientuję... jest ich wielu. Wyklejki również budzą wątpliwości (liternictwo, wielkość samolotów, czytelność itd.).

Sprawa druga. Dotyczy ona także wydawnictwa. Otóż do wydania XVI (szesnastego) wstawiono (str. 5) przedmowę Autora napisaną do wydania XV (piętnastego), w spisie treści (o zgrozo!!!) informuje się uprzejmie Czytelnika, iż na str. 5 zamieszczono przedmowę (słów kilka) do wydania XII (dwunastego). O co więc chodzi? Wydaje mi się, że Czytelnika trzeba traktować serio. Redaktor odpowiedzialny za tę książkę (wymieniony zresztą na str. 4) powinien wyciągnąć z tego faktu jakieś wnioski na przyszłość. A wydawnictwo?

Sprawa trzecia. Tym razem pod adresem Poznańskich Zakładów Graficznych przy ul. Wawrzyniaka 39. Z przykrością donoszę, że osiem stron „Dywizjonu 303" wydanie szesnaste) jest niestety nie zadrukowanych. Są to strony: 102, 103, 106, 107, 110, 111, 114 i 115. Tych stron nie tknęła farba drukarska.

Ile takich książek wydrukowano? Na pewno niejedną. Protestuję przeciwko takim stratom jakie już wynikły i jakie mogą zdarzyć się w przyszłości. Czyżby nikt nie kontrolował procesu produkcji książki, tak bardzo nam bliskiej jaką jest i nadal będzie „Dywizjon 303"?

Obserwator

6 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO

6 pułk lotnictwa szturmowego zorganizowano na terytorium ZSRR w miejscowości Biały Kołodziec koło Wołczańska. Jednostkę tę sformowano na podstawie 658 siedleckiego pułku lotnictwa szturmowego, który wyłączono ze składu 16 armii lotniczej i odesłano z frontu na zaplecze. Proces formowania ukompletowanego już 6 plsz trwał od września do października 1944 roku.

Od samego początku swego istnienia pułk organicznie wszedł w skład 2 dywizji lotnictwa szturmowego, którą rozpoczęto formować w końcu września 1944 roku w Wołczańsku (60 km na północny wschód od Charkowa), na bazie 1 brygady szkolno-treningowej z 1 armii lotniczej.

Dowódcą pułku był ppłk E. Wijk, zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych mjr W. Prokoszyn, a szefem sztabu — mjr J. Krawcow.

Pod koniec kwietnia 1945 r. w jednostce ogółem było 205 ludzi, w tym 32 pilotów i tyleż strzelców pokładowych.

Początkowo stan osobowy pułku stanowił personel wywodzący się z lotnictwa radzieckiego. Stopniowo jednak, w miarę możliwości, uzupełniano jednostkę personelem polskim. Na przykład w październiku 1944 roku skierowano do 6 plsz grupę 22 Polaków — strzelców pokładowych, którzy ukończyli Szkołę Lotniczą Strzelców Pokładowych w Greczewce (Kinel). Wśród tej grupy m. in. byli: Bolesław Chmurzyński, Kazimierz Dybowski, Jerzy Kamieńszczyk, Aleksander Kłębek, Stanisław Moryc, Eugeniusz Rejtarowski, Zbigniew Różewicz, Józef Tracz.

Jeden ze strzelców pokładowych, Bolesław Chmurzyński, po latach wspomina:

„Po przybyciu do jednostki jeszcze tego samego dnia zostaliśmy przydzieleni do załóg. Z wyjątkiem dowódców eskadr i kluczy wszyscy piloci byli młodymi lotnikami. Jeśli chodzi o ich nalot, to był bardzo mały, przeszli oni tylko jednoroczny kurs pilotażu. Dowódcy zaś eskadr i kluczy byli pilotami frontowymi i brali udział w lotach bojowych.

... W Białym Kołodcu byliśmy do stycznia 1945 r. W pułku bojowym szkolenie odbywało się inaczej niż w szkole. Przede wszystkim więcej uwagi poświęcano na szkolenie praktyczne...

W czasie trzymiesięcznego szkolenia mieliśmy bardzo dużo lotów ćwiczebnych. Program lotów obejmował: loty po kręgu na krótkich trasach parami i kluczami, na krętych trasach parami i kluczami z lądowaniem na innych lotniskach, loty na dużych trasach eskadrami i pułkiem wraz z lądowaniem na lotnisku zapasowym, ponadto loty na bombardowanie i strzelanie.

Szkolenie naziemne obejmowało: znajomość samolotów własnych, sojuszniczych (USA i angielskich) i nieprzyjacielskich, topografię, strzelanie, musztrę, zajęcia polityczne, wychowanie fizyczne i spadochroniarstwo.

Mimo ciężkich warunków szkoleniowych, czas biegł nam dość szybko. Wyżywienie mieliśmy dobre. W pułku zorganizowaliśmy zespół artystyczny. Nawiązaliśmy kontakty z ludnością Białego Kołodca oraz z rodzinami polskimi, których było bardzo dużo w tej miejscowości.

Wśród naszej grupy każdy cieszył się z zapowiedzi szybkiego wyjazdu do Polski i wzięcia udziału w walkach na froncie".

W kwietniu 1945 r. do 6 plsz przybyła też kilkunastoosobowa grupa lotników polskich — absolwentów Szkoły Mechaników Lotniczych w Wolsku.

Tak więc w pułku przygotowywały się do działań, a później wykonywały razem zadania bojowe — radziecko-polskie załogi samolotów. Było to niewątpliwie najkonkretniejszym wyrazem polsko-radzieckiego braterstwa broni w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego.

W kwietniu 1945 r. na uzbrojeniu 6 plsz były 32 samoloty Ił-2 oraz jeden Po-2 i jeden UIł-2. Ze wszystkich trzech pułków wchodzących w skład 2 dywizji lotnictwa szturmowego 6 plsz był najlepiej przygotowanym do działań bojowych.

W dniach od 9 do 12 kwietnia 1945 r. pułk przybył transportem kołowym i rzutem powietrznym do Polski na lotnisko Ujazd koło Tomaszowa Mazowieckiego. Następnie w dniach 20—24 kwietnia na przyfrontowe lotnisko Kruszwin nad Odrą, skąd po dwóch dniach został przesunięty na lotnisko Barnówko, gdzie poprzednio bazowały jednostki 4 mieszanej dywizji lotniczej.

Działania bojowe w operacji berlińskiej pułk rozpoczął 25 kwietnia 1945 roku, wykonując uderzenia pod osłoną myśliwców 9 plm na stację kolejową Bergsoorf, na której m. in. zniszczono 7 wagonów z ładunkiem i około 10 samochodów.

Najintensywniejsze działania bojowe pułk prowadził 26.4. w rejonie Löwenberg, gdzie atakował kolumny wojsk niemieckich na drogach i transporty kolejowe oraz w dniu następnym w okolicach Dechtow, gdzie wykonano uderzenia na oddziały nieprzyjaciela, niszcząc i uszkadzając do 10 czołgów i zabijając dziesiątki żołnierzy hitlerowskich. Działania te miały niezwykle ważne znaczenie, ponieważ w tych dniach rozpoczęło się natarcie przeciwuderzających wojsk gen. Steinera, które wyruszyło z przyczółka na południowym brzegu kanału Ruppiner, na północ od miasta Gremendorf. Po wykryciu tego zagrożenia do działań przeciwko oddziałom niemieckim skierowano również eskadry 6 pułku lotnictwa szturmowego.

W czasie tych działań miał miejsce wyjątkowy wypadek, który relacjonuje w sposób następujący Jerzy Kamieńszczyk, strzelec pokładowy 6 pułku:

„Atakowaliśmy jakąś jednostkę wojsk naziemnych nieprzyjaciela (były to prawdopodobnie wojska generała Steinera). Hitlerowscy żołnierze zaskoczeni naszym niespodziewanym atakiem wymachiwali do nas jakimiś białymi szmatami, dając nam znać w ten sposób, że się poddają. Jest to chyba jedyny, bez precedensu, wypadek poddawania się piechurów — lotnictwu..."

28 kwietnia jednostkę przedyslokowano bliżej linii frontu na lotnisko Grünthal, a 1 maja znalazła się już na kolejnym lotnisku Schwante. Działania pułku w operacji berlińskiej zostały zakończone 3 maja uderzeniami eskadr na wycofujące się oddziały hitlerowskie w okolicach miejscowości Kuhlhausen i w lesie na południe od Jederitz, na zachodnim brzegu Haweli.

Po zakończeniu wojny 6 plsz powrócił do Ujazdu, gdzie mieszkańcy przyjęli lotników niezwykle przyjaźnie. Organizowano wspólne zabawy. Po pewnym czasie każdy strzelec pokładowy miał „narzeczoną", a wielu się ożeniło z mieszkankami Ujazdu. Jednym z nich był wspomniany poprzednio sierż. Jerzy Kamieńszczyk. W październiku 1945 r. pułk został przebazowany do Tomaszowa Mazowieckiego. W następnych latach jednostkach kilka razy zmieniała miejsce postoju.

Obecnie chlubne tradycje 6 pułku lotnictwa szturmowego są pielęgnowane przez jedną z przodujących jednostek wojsk lotniczych. Jednostka ta uzyskała czołowe miejsce w urządzeniu sali tradycji pułku.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

315 DYWIZJON MYŚLIWSKI DĘBLIŃSKI

Dywizjon został zorganizowany 8 stycznia 1941 r. na lotnisku Acklington w hrabstwie Northumberland. Personel dywizjonu pochodził przeważnie z Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Dęblinie. Dywizjon otrzymał samoloty typu „Hurricane" Mk-I.

Dowódcą z ramienia RAF został s/I H. Cook, a polskim mjr pil. Stanisław Pietraszkiewicz. Szkolenie pilotów przebiegało sprawnie i już 13 marca dywizjon rozpoczął służbę bojową na lotnisku Speake koło Liverpoolu, dokąd został przeniesiony. Dywizjon nie miał początkowo szczęścia do spotkania niemieckich samolotów.

14 lipca 1940 r. dywizjon został włączony do 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego na lotnisku Northolt, gdzie otrzymał samoloty „Spitfire" Mk-II. Od razu też przystąpił do lotów ofensywnych nad Francję i Belgię.

9 sierpnia 1941 r., w dwóch kolejnych lotach nad Francję, piloci odnieśli pierwsze zwycięstwa zestrzeliwując na pewno 2 Me-109, prawdopodobnie 3 i uszkadzając 3. Stracili jednak 2 pilotów — ppor. J. Czerniaka i sierż. A. Niewiarę. 14 sierpnia dywizjon odniósł wielki sukces — z zaskoczenia zaatakował około 30 Me-109 i zestrzelił na pewno 8, prawdopodobnie 1 i uszkodził 1. Strat własnych nie było. W składzie 1 Skrzydła dywizjon 315 pozostał do 1 kwietnia 1942 r., potem był na odpoczynku przez pięć miesięcy i znów powrócił do Northolt. W drugiej połowie 1943 r. dywizjon przebywał w północnej Irlandii.

W listopadzie 1943 r. dywizjon został przydzielony do 133 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, należącego do 2-nd Tactical Air Force. Przebazował się na lotnisko w Heston. Tam otrzymał samoloty typu „Mustang" Mk-III. Od 2 maja 1944 roku dywizjon przebywał i działał z lotnisk polowych w południowej Anglii.

6 czerwca 1944 r., w pierwszym dniu inwazji w Normandii, dywizjon zaangażowany był w osłonie wojsk inwazyjnych i w osłonie wysadzania trzech dywizji powietrzno-desantowych na południe od Cherbourga. 7 czerwca, w rejonie na zachód od Paryża dywizjon stoczył aż cztery walki, w których zestrzelił na pewno 5 Me-109 nie ponosząc strat. Następne dni również obfitowały w walki.

10 lipca 1944 r. dywizjon 315 został skierowany do walki z bombami latającymi V-1. Przeniósł się wtedy na lotnisko Brenzett. Ogółem piloci dywizjonu zestrzelili 53 bomby latające V-1.

Dywizjon nie przerywał też lotów ofensywnych. 30 lipca osłaniał wyprawę „Beaufighterów" nad Norwegię podczas której doszło do walki z niemieckimi myśliwcami — Polacy zestrzelili 8 z nich. 18 sierpnia 1944 r., z samego rana, poprowadził dywizjon na lot ofensywny w rejon Paryża dowódca kpt. E. Horbaczewski. Napotkano około 60 niemieckich myśliwców. W zaciętej walce piloci zestrzelili na pewno 16 FW-190, prawdopodobnie 1 i uszkodzili 1. Zginął jednak kpt. Horbaczewski. Pośmiertnie został on awansowany do stopnia majora. Naczelny Wódz nadał mu również Złoty Krzyż Orderu Virtuti Militari.

W 1945 r. dywizjon działał w składzie 133 Skrzydła, bazował wtedy na lotnisku w Andrews Field, na północny wschód od Londynu. 25 kwietnia wziął udział w wyprawie 255 czterosilnikowych „Lancasterów" na siedzibę Hitlera w Berchtesgaden.

Działalność bojowa 315 dywizjonu: ilość wykonanych lotów bojowych 6927 w czasie 13 532 godziny, zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich na pewno 86, prawdopodobnie 18 i uszkodzonych 28; ilość zestrzelonych bomb V-1-53, loty na osłonę bombowców, wymiatania atakowanie celów naziemnych, osłona konwojów, bombardowanie wyrzutni V-1 i V-2.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery PK, święto dywizjonu przypadało 14 sierpnia, do stroju lotniczego noszono szaliki jedwabne koloru niebieskiego.

Dowódcami dywizjonu byli: 21.01.1941 — mjr pil: Stanisław Pietraszkiewicz, 30.09.1941 — mjr pil. Władysław Szczęśniewski, 13.11.1941 — mjr pil. Stefan Janus, 7.05.1942 — mjr pil. Mieczysław Wiórkiewicz, 26.09.1942 — kpt. pil. Tadeusz Sawicz 17.04.1943 — kpt. pil. Jerzy Popławski, 16.02.1944 — kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski, 19.08.1944 — kpt. pil. Tadeusz Andersz, 7.04.1945 — kpt. pil. Władysław Potocki.

Lotniska bazowania: 8.01.1941 — Acklgton, 1941 — Speake, Northolt, 1942 — Woodvalle, 1943 — Hutton Cranswick, Ballyhalbert, Heston, 1944 — Coolham, Homsley South, Ford, Brenzett, Andrews Field, Peterhead, 1945 — Andrews Field.

Samoloty na wyposażeniu: 8.01.1941 — Hawker „Hurricane" Mk-I, 15.07.1941 — Supermarine „Spitfire" Mk-II, 1.09.1941 — „Spitfire" Mk-VB, 1.10.1942 — „Spitfire" Mk-IX, 1.06.1943 — „Spitfire" Mk-VB, 26.03.1944 — North American „Mustang" Mk-III.

WACŁAW KRÓL

Inspektor Polskich Sił Powietrznych gen. bryg. Stanisław Ujejski w dywizjonie 315 (1942 r.) dekoruje Krzyżem Walecznych dowódcę mjra pil. Mieczysława Wiórkiewicza. Obok niego por. pil. Tadeusz Andersz.

SAMOLOTY, NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

PZL P-11c

We wrześniu 1939 r. 129 samolotów PZL P-11 musiało podjąć całkowitą obronę Polski przed hitlerowskimi atakami z powietrza. Utrzymywały ją praktycznie do 6 września. Pierwsze zetknięcie się z nieprzyjacielem nastąpiło jeszcze przed rozpoczęciem wojny — z samolotami wywiadowczymi Do-17Z, które na dużej wysokości dokonywały lotów zwiadowczych, zaś „Jedenastki" nie mogły ich dosięgnąć. W dniu rozpoczęcia wojny już około 5.20 ppor. W. Gnyś zestrzelił Ju-87. Był to pierwszy zestrzelony samolot hitlerowski w II wojnie światowej. Zadaniem polskich myśliwców było zwalczanie głównie wypraw bombowych. 1 września odbyła się w obronie Warszawy jedna z największych bitew powietrznych. 64 myśliwce PZL P-11 (wraz z P-7a) w walce z przeszło 100 samolotami hitlerowskimi zestrzeliły 14 maszyn wroga. Latające w osłonie bombowców hitlerowskie samoloty myśliwskie znacznie przewyższały prędkością i siłą ognia „Jedenastki", jednak zwrotność tych ostatnich pozwalała na zestrzeliwanie Me-109 i Me-110. 1 września 1939 r. ppłk Pamuła wykonał pierwszy taran w II wojnie światowej po zestrzeleniu 2 bombowców. Ogółem polskie samoloty myśliwskie mają potwierdzone zestrzelenie 126 samolotów hitlerowskich. Próba użycia P-11 do zwalczania wojsk pancernych (2.IX.) skończyła się niepowodzeniem. Z atakujących 10 polskich samolotów 141 eskadry, 3 zostały zestrzelone (w tym d-ca eskadry kpt. Laskowski), a 4 silnie uszkodzone. Podczas oblężenia Warszawy dwie „Jedenastki" atakowały wojska hitlerowskie, startując z lotniska mokotowskiego. W nocy 25.IX. mjr Wyrwicki z ppłk. Iżyckim na jednej „Jedenastce" wystartowali na Węgry. 17.IX. ok. 50 P-11a i P-11c przeleciało do Rumunii, gdzie zostały później włączone do lotnictwa rumuńskiego. 18.IX. jeden P-11c wylądował w ZSRR (a jeden P-11a przeleciał na Węgry.

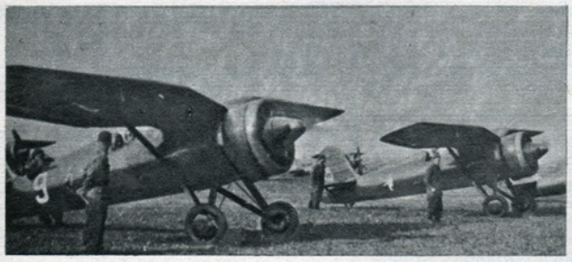
PZL P-11 zaprojektowano w 1931 r. jako dalsze rozwinięcie P-6 i P-7 przystosowane do mocniejszego silnika przyjętego do produkcji licencyjnej. Przed oblotem prototypu (w sierpniu 1931 r.) konstruktor inż. Zygmunt Puławski zginął w wypadku lotniczym. Na niewielkiej liczbie samolotów były montowane radiostacje, głównie w 1 pułku lotniczym.

Konstrukcja jak P-7.

Uzbrojenie: 2 k. masz. PWU wz. 33 (kal. 7,9 mm) umieszczone w kadłubie z obu stron kabiny. Niewielka liczba samolotów miała 2 dodatkowe PWU w skrzydłach, u nasady zastrzałów.

Napęd: silnik gwiazdowy, sprężarkowy, PZL „Mercury-VS2" o mocy max. 615 KM lub w późniejszych seriach PZL „Mercury VIS2" o mocy 645 KM (budowany z licencji Bristol).

WITOLD SZEWCZYK



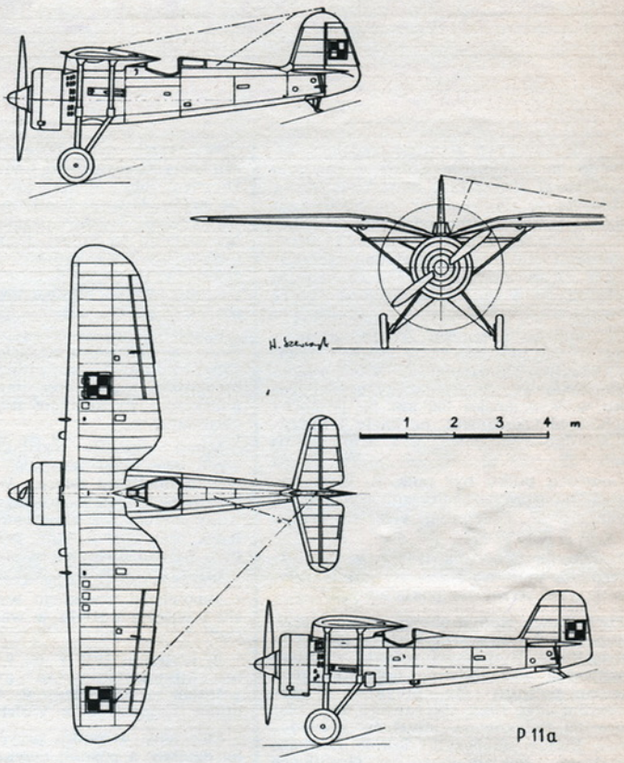
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,72 m, długość — 7,55 m, wysokość — 2,85 m, pow. nośna — 17,9 m².

Masy: Masa własna — 1322 (z 2 k. masz.) kg, masa użyteczna — 478 kg, masa całkowita max. — 1800 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 375 km/h, prędkość przelotowa — 250 km/h, prędkość min. — 110 km/h, wznoszenie — 14,5 m/s, pułap — 8040 m, zasięg — ok. 500 km.

Na rysunku: P-11c z 4 k. masz. i radiostacją oraz sylwetka P-11a. Na zdjęciu: P-11c.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

S-H „JANUS"

W ostatnich latach daje się zaobserwować renesans szybowców dwumiejscowych przeznaczonych do treningu w lotach wyczynowych. Przewiduje się, że szybowcowe mistrzostwa świata znów będą obejmowały w przyszłości klasę szybowców dwumiejscowych. Przedstawicielem tej kategorii szybowców jest polski SZD-40 „Halny". Podobna konstrukcja opracowana została również w wytwórni szybowców Schempp-Hirth (RFN). Nowy szybowiec o nazwie „Janus" wzorowany jest na koncepcji aerodynamicznej i rozwiązaniach konstrukcyjnych wysokowyczynowego szybowca „Nimbus-II", poczyniono jednakże wysiłki w kierunku obniżki ceny.

„Janus" jest dwumiejscowym wolnonośnym średniopłatem zbudowanym całkowicie z tworzyw sztucznych.

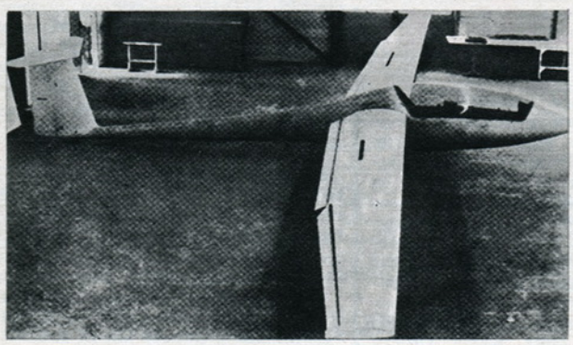
Skrzydła o obrysie dwutrapezowym odznaczają się niewielkim skosem do przodu (2°). Konstrukcja skorupowo-przekładkowa z dwóch warstw laminatu szklanego z wypełniaczem piankowym. Profil laminarny Wortmann FX/67/170 przy nasadzie i FX/67/150 na końcach. Klapy wyporowe na krawędzi spływu wychylają się do lądowania o 12°. Wraz z nimi wychylają się lotki. Ponadto na górnej powierzchni skrzydeł zabudowane są płytowe hamulce aerodynamiczne.

Kadłub o wystudiowanych kształtach aerodynamicznych (wzorowanych na szybowcach „Cirrus" i Nimbus") mieści w przodzie dwumiejscową kabinę z miejscami w tandem. Usytuowanie drugiego członka załogi jest tak dobrane, że jego brak nie powoduje zmian w wyważeniu. Jednoczęściowa osłona kabiny, wtopiona w obrys kadłuba, otwiera się do wsiadania na bok. Oba miejsca są wyposażone w sterownice. W tylnej części kadłub wykazuje charakterystyczne zwężenie. Konstrukcja skorupowo-przekładkowa.

Usterzenie w układzie „T", również wzorowane na poprzednich konstrukcjach Schempp-Hirth. Usterzenie wysokości płytowe, skośne, o profilu samostatecznym. Ster kierunku kryty płótnem. W sterze mieści się pojemnik na spadochron hamujący.

W szybowcu „Janus" dla obniżenia kosztów, zastosowano podwozie niechowane, w postaci koła balonowego średnicy 0,4 m do połowy wystającego z kadłuba. Na końcu kadłuba znajduje się niewielka płoza ogonowa.

(J. Ś.)

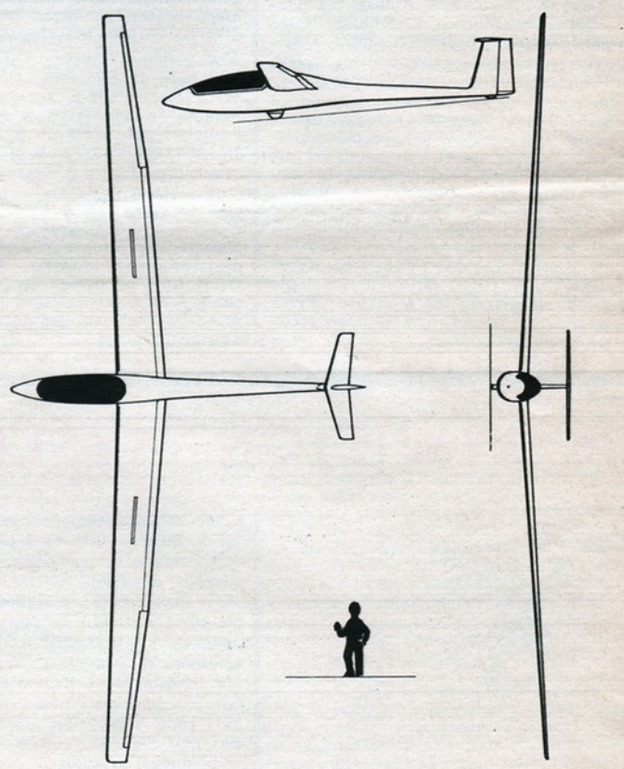


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 18,20 m, długość — 8,57 m, wysokość — 1,00 m, pow. nośna — 16,60 m², wydłużenie — 20.

Masy: Masa własna — 370 kg, masa całkowita — 440 do 620 kg, obciążenie pow. — 28 do 37 kg/m².

Osiągi: Doskonałość max. — 39 przy prędkości 90 do 95 km/h, opadanie min. — 0,61 m/s przy prędkości — 75 km/h, prędkość dopuszczalna — 220 km/h, prędkość dopuszczalna holu i wyciągania — 150 km/h.



LAMUS

P-16 (PB-1)

P-16 był pierwszym samolotem wojskowym zaprojektowanym przez wytwórnię Berliner-Joyce w USA. Samolot zbudowano na zamówienie armii w 1929 r. Prototyp oznaczony symbolem XP-16 wyposażony był w 12-cylindrowy silnik, chłodzony cieczą, Curtiss V-1570A „Conqueror" o mocy 600 KM.

P-16 (oznaczony później jako PB-1) posiadał cechy samolotu szturmowego. Uzbrojenie samolotu składało się z 2 stałych karabinów maszynowych kalibru 7,62 mm obsługiwanych przez pilota oraz z 1 karabinu maszynowego również kalibru 7,62 mm, umieszczonego na obrotnicy w kabinie obserwatora. Ponadto samolot mógł zabrać 5 bomb po 11,3 kg lub 2 bomby po 55,3 kg.

W samolocie zwraca uwagę obrys górnego płata w kształcie skrzydeł mewy. Zamiar poprawy widoczności z kabiny pilota przez takie ukształtowanie płata nie został tu spełniony (jak wiadomo, problem ten rozwiązano dość radykalnie dopiero w polskich konstrukcjach PZL).

Samolot mimo wielu przeróbek nie miał dobrej opinii wśród pilotów, był trudny do prowadzenia i wyjątkowo mało zwrotny oraz niestateczny przy małych prędkościach. Wytwórnia próbowała ratować konstrukcję przez budowę nowych wersji, ale ostatecznie samoloty tego typu wycofano ze służby na początku 1934 r.

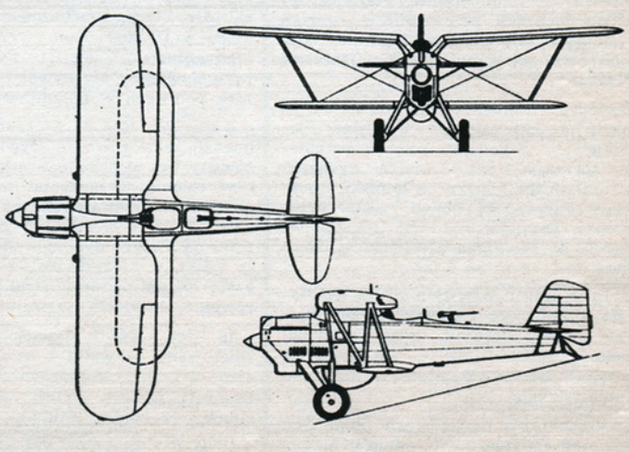
(J)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 10,36 m, długość — 8,58 m, wysokość — 2,74 m, pow. nośna — 25,16 m².

Masy: Masa własna — 1271 kg, masa całkowita — 1812 kg.

Osiągi: Prędkość max — 281 km/h, zasięg — 1046 km.



KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

NOWI CZŁONKOWIE

205. GAWĘDA Jacek, 51-664 Wrocław, ul. Gersona 12/5. Lat 43. Technik elektronik. Interesuje się lotniami.

206. HAP Bogdan, 38-460 Jedlicze, ul. Brzozowa 24a, pow. Krosno. Lat 17. Uczeń. Interesuje się lotniami i minisamolotami.

207. DMOWSKI Roman, 06-100 Pułtusk, ul. Kotlarska 18. Lat 36, Elektryk. Interesuje się m.in. łodziami z napędem śmigłowym.

LOTNIA Z LAMINATU

Trudności w zdobyciu rur z wysokogatunkowego duraluminium skłoniły mnie do prób wykonania — w warunkach amatorskich — rur epoksydowo-szklanych. Opracowaną, prostą technologią pragnę się podzielić z entuzjastami sportu lotniarskiego. Z rur wykonanych sposobem, który przytaczam, skonstruowałem lotnię „Jaga-02". Lotnia, mimo wielu twardych lądowań, okazała się praktycznie niezniszczalna.

Jako rdzenia do formowania użyjemy rury stalowej np. 50 × × 2 × 5000 mm. Przed przystąpieniem do pracy rdzeń należy dokładnie odrdzewić i odtłuścić. Na tak przygotowaną powierzchnię nanosimy miękkim pędzlem równą warstwę roztopionej stearyny lub woskolu. Grubość warstwy winna wynosić ok. 3—4 mm. Po wykonaniu tej czynności do wnętrza rury wlewamy gorącą wodę (wyloty zakorkować) i podpierając rurę w trzech punktach obracamy ją do chwili, aż woda wystygnie, a warstwa stearyny przybierze postać stałą. Po wypuszczeniu wody i uzupełnieniu ubytków stearyny w miejscach podparcia oklejamy rdzeń jedną warstwą papieru pergaminowego. Taśmą z tkaniny szklanej np. 0,2 × 30 mm ciasno owijamy rdzeń w ten sposób, aby szerokość zwoju wynosiła 40 mm (tzn., aby taśma zachodziła na siebie połową swej szerokości). Po nawinięciu pierwszej warstwy tkaniny przesycamy żywicą i nawijamy następną warstwę, tak aby zwoje dokładnie się krzyżowały. Co drugą warstwę tkaniny należy uzbroić drutem fortepianowym 0,25 mm owijając go w ten sposób, aby na całej długości rdzenia tworzył trzy zwoje. Liczba warstw tkaniny i żywicy, a więc grubość ścianki, zależy od rodzaju żywicy i grubości tkaniny.

Uwaga! Dysponując żywicą o nieznanych własnościach, należy bezwarunkowo przeprowadzić próby wytrzymałościowe kierując się zasadą, że wykonana rura epoksydowo-szklana musi wytrzymałością przekraczać wytrzymałość rury duraluminiowej 40 × 1,5 mm PA-7 lub PA-9.

Po całkowitym związaniu żywicy do rdzenia wlewa się gorącą wodę (2—3-krotne napełnienie). Po stopieniu się przejściowej warstwy stearyny rdzeń daje się bez trudności usunąć.

Ostatnią czynnością jest wykończenie powierzchni rury przy pomocy papieru ściernego i ewentualne lakierowanie.

JACEK GAWĘDA — Wrocław

INFORMACJE RÓŻNE

Ryszard Marcinkowski — Lubowidz, pow. Lębork. Na razie sprawa jest nieaktualna. Gdy będzie — powiadomimy o tym Czytelników.

Krzysztof Kędzior — Zbrza, pow. Kielce. Prośby nie spełniliśmy ze względu na brak pełnego adresu.

DZIĘKUJEMY

Józef Stachurski — Starachowice. Dziękujemy za propozycję napisania artykułu o wykonanej i udanej adaptacji silnika samochodu „Trabant" do celów lotniczych. Gdy sprawa będzie aktualna — nawiążemy kontakt listowny.

NOWA TECHNOLOGIA

Jacek Gawęda — Wrocław. Dziękujemy za cenny opis technologiczny wykonania elementów konstrukcyjnych lotni z laminatu, który wykorzystujemy w „SP". Serdecznie witamy w gronie członków KAKu!

DOBRY TEREN

Wojciech Masalski i Józef Leleń nadesłali przekrój typowego zbocza w ich okolicy. Zbocz takich jest tam wiele i zdaniem naszych Kolegów nadają się one idealnie do lotów na lotniach. Podajemy więc adres: wieś Firlejów położona przy trasie E-7, w odległości 15 km od Krakowa w kierunku Warszawy. Dziękujemy!

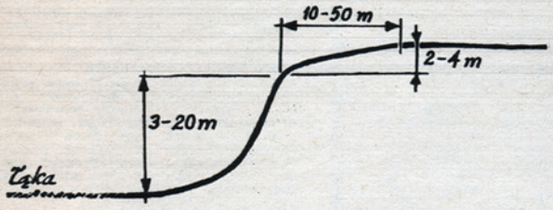
SILNIK NOWEGO RODZAJU

Roman Dmowski — Pułtusk. Adres konstruktora silnika nowego rodzaju („SP" nr 12/1975) zamieściliśmy niedawno w naszym dziale. Witamy serdecznie w gronie członków KAKu!

PLANY LOTNI

Miroslav Požar — Rýmarov, CSRS; Jerzy Cegłowski — Polkowice; Michał Garapich i Witold Zak — Oświęcim; Bogdan Tyszka — Warszawa; Józef Leleń i Wojciech Masalski — Firlejów; Roman Jankowski — Kłodzko. Prosimy o cierpliwość. Rysunki wykonawcze i opis budowy nowej lotni są już przygotowywane.

Przekrój terenu nadającego się do lotów na lotniach, nadesłany spod Krakowa przez Wojciecha Masalskiego i Józefa Lelenia.



Ciekawostka fotograficzna z pierwszego obozu studentów-pilotów lotni, zorganizowanego w roku bieżącym w Bieszczadach (o którym pisaliśmy w „SP" nr 17/1975). Tak wyglądał pierwszy start naszej dziewczyny — piszą studenci. A więc mamy już pierwszą pilotkę lotni! Zdjęcie: Piotr Korpal

KRONIKA

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

W dniach 19—22 marca w Aeroklubie Białostockim przeprowadzone zostały egzaminy okresowe, w których wzięli udział wszyscy piloci i skoczkowie spadochronowi. Sezon lotny 1975 r. otwarto na konferencji lotnotechnicznej w dniu 23 marca. Już w dniu następnym, wykorzystując sprzyjające warunki meteorologiczne, rozpoczęto loty szybowcowe. Czterech młodych członków sekcji szybowcowej zostało powołanych na zgrupowanie treningowe w Lesznie. Zakończone zostało teoretyczne szkolenie 21 kandydatów, którzy rozpoczęli loty. Piloci szybowcowi przygotowują się do XV Jubileuszowych Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej, które zostaną rozegrane w dniach 9—22 maja. Na zawody zaproszeni zostali piloci z Aeroklubów Wilna i Kowna (ZSRR) oraz z Aeroklubu Warszawskiego. Do przygotowań włączyło się szereg białostockich zakładów pracy. Patronat nad mistrzostwami objął Prezydent m. Białegostoku.

Na obozie falowym w Jeleniej Górze trzeci diament do złotej odznaki szybowcowej za przewyższenie 5 000 m zdobył **Marian Chojnowski,** nauczyciel z Olecka. Marian Chojnowski został dziesiątym na Białostoczczyźnie posiadaczem złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami. Na pierwszą sesję PLKE Aeroklub Białostocki skierował już 6 pilotów, starających się o licencje szybowcowe i samolotowe.

Janusz Puśko

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne, wrocławscy lotnicy osiągnęli w I kwartale br. interesujące wyniki. Szybownicy wylatali ponad 300 godz., zdobywając 17 kwalifikacji. Pierwsze udane przeloty wykonali **Janusz Gogała** i **Antoni Kawzowicz.**

Piloci samolotowi, poza usługami dla sekcji szybowcowej i spadochronowej, wylatali na potrzeby własne 82 godz., zdobywając 23 uprawnienia. Rozpoczęto szkolenie na samolotach 10 młodych pilotów szybowcowych. Dwie załogi brały udział w zawodach zimowych w Świdniku.

Skoczkowie spadochronowi wykonali w ramach treningu na celność lądowania, akrobację i relativ ponad 280 skoków. Wszyscy skoczkowie brali udział w obowiązkowych zajęciach ogólnorozwojowych, organizowanych wspólnie z wrocławską AWF. Spośród ponad 80 kandydatów — 45 pomyślnie ukończyło podstawowe szkolenie teoretyczno-sprawnościowe. Spośród nich po selekcji (m. in. wykonując po 6 skoków) 20 osób zostanie przeszkolonych w zakresie III klasy. Ponadto przygotowano 20 pilotów szybowcowych do odbycia obowiązkowego szkolenia spadochronowego.

Modelarze w ramach przygotowań do harcerskich manewrów techniczno-obronnych zorganizowali, przy pomocy MDK, zawody modeli balonowych, wolnolatających i redukcyjnych, dla różnych grup wiekowych. Przeprowadzali również intensywny trening na lotnisku oraz pomagali przy organizacji lotniczych magazynów telewizyjnych. Przeprowadzono też eliminacje wojewódzkie Olimpiady Wiedzy Lotniczej.

Stanisław Błasiak

POCZTA

WIĘCEJ O ŚMIGŁOWCACH

Czesław Lubczyk — Skarżysko-Kamienna. Książek o śmigłowcach ukazało się już kilka w naszym kraju. Wyjaśnienie pytań przesłanych w liście można znaleźć w książce „Śmigłowce" oraz w encyklopedii „Lotnictwo". Niebawem zamieścimy duży artykuł o wiatrakowcach. Będzie też więcej o śmigłowcach.

DZIĘKUJEMY

Krzysztof Poniatowski — Dziekanów Leśny. Dziękujemy za uwagi, które postaramy się wykorzystać w pracy redakcyjnej. Jeśli chodzi o dane samolotu He-177, to pochodzą one ze źródeł brytyjskich. Przy okazji wyjaśniamy, że w opisie samolotu Me-210/410 zamiast litery V (np. Me-410A-1-V1) powinno być U. Litera V oznaczała prototyp.

RADIOMODELE

Dariusz Adamski — Lublin. Polecamy książkę „Budowa i pilotaż radiomodeli" oraz „Radiomodele" i radzimy nawiązać kontakt z modelarnią aeroklubu lub LOK-u w Lublinie. W Lublinie jest wielu bardzo dobrych radiomodelarzy.

PROFILE LOTNICZE

Zygmunt Kamiński — Kościerzyna. W sprawie danych profilów lotniczych radzimy zwrócić się do Branżowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej, Aleja Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa.

SAMOLOTY ŚWIATA

Lech Poniewierski — Kazimierz Górniczy. Radzimy przejrzeć książkę B. Arcta „Samoloty świata".

DZIĘKUJEMY

Stanisław Gągor — Katowice. Dziękujemy za bardzo interesujący list i cenne uwagi. Jak dotąd nie ma żadnych informacji czy nasi lotnicy walczyli z samolotami Fw-187 i He-113. Polski samolot rozpoznawczy i lekki bombowiec PWS-19 z 1932 r. istniał rzeczywiście. Był to 2-miejscowy górnopłatowiec konstrukcji drewnianej z podwójnym usterzeniem pionowym. Silnik „Hornet" o mocy 520 KM. I stały i 2 ruchome k. masz. oraz 250 kg bomb. Prędkość max. — 255 km/h, pułap — 7 200 m, zasięg — 700 km.

Witold Skrzypczak — Wrocław. Dziękujemy za bardzo cenne uwagi, które przekazaliśmy autorom opracowań wymienionych w liście.

PRZELOT ZESPOŁEM DELFINA

Do artykułu W. Możdyniewicza „Przelot zespołem delfina" („SP") nr15(1975) zakradło się kilka nieścisłości, które niniejszym prostujemy. Szpalta 2, wiersz 13 od dołu: jest — (Na rys. 2); powinno być — (Na rys. 3). Szp.5, w. 3 od góry: jest — (rys. 4); pow. być — (rys. 3.) Szp. 5, w. 6 od góry: jest — (rys. 6); pow. być — (rys. 4). Szp. 6, w. 9 od góry: jest 1 000 m; powinno być — 100 m.

Przepraszamy.

SZKOŁY WOJSKOWE

Józef Waściński — Turbia, S. Siekierka — Przylesie Dolne. Na życzenie podajemy wykaz uczelni i szkół wojskowych, w których zdobyć można zawód związany z lotnictwem:

Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie;

Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. Józefa Bema w Toruniu;

Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie;

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego w Dęblinie;

Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze.

Przy Wyższych Szkołach Oficerskich: Wojsk Rakietowych i Artylerii, Wojsk Obrony Przeciwlotniczej oraz Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej kształci się również — w oddzielnych pododdziałach — kandydatów na oficerów do pracy partyjno-politycznej w wojsku.

Szkoła Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy (eksploatacja samolotów, uzbrojenia i sprzętu lotniczego, samolotowych urządzeń elektronicznych i radionawigacji);

Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie (pilot, nawigator, meteorolog lotnictwa wojskowego);

Szkoła Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze (radiolokacja i automatyzacja systemów dowodzenia);

Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Rakietowych i Artylerii;

PSZ Wojsk Rakietowych OPK;

PSZ Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie;

PSZ Wojsk Radiotechnicznych w Chorzowie;

PSZ Wojsk Lotniczych w Oleśnicy;

Szczegółowych informacji o warunkach przyjęć i programie nauczania we wszystkich uczelniach i szkołach wojskowych udzielają **powiatowe, miejskie i dzielnicowe sztaby wojskowe.**

ROLNIK-LOTNIK

Zbigniew Bronowicki — Tomaszów Maz. W Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie rzeczywiście istnieje zalążek szkolenia specjalistów agrolotnictwa (lotników-rolników). Nauczanie to nie może jednak na razie przybrać większego rozmachu. W sprawie szczegółowych informacji w tej mierze radzimy skontaktować się bezpośrednio z **Akademią Rolniczo-Techniczną — Olsztyn-Kortowo.** Telefon: 31-21.

listy DO „SKRZYDLATEJ"

DBAJMY O HISTORYCZNE SAMOLOTY

Szanowny Panie Redaktorze!

Na temat Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie napisano już wiele artykułów i zamieszczono wiele notatek prasowych. Temat ten w samej „Skrzydlatej" w ubiegłym roku gościł w siedmiu bodajże numerach, także w latach ubiegłych pisano o muzeum na łamach prasy lotniczej i nie tylko.

Jestem pełen uznania dla ofiarnej pracy skromnego przecież liczbowo personelu tej placówki, dzięki któremu wrakowisko, jakim były przed laty zbiory muzealne, przybrało obecnie zupełnie miły dla każdego miłośnika lotnictwa wygląd. Szczególną wdzięcznością darzę przemiłego włodarza muzeum, mgra Markowskiego, który udostępniał mi pomieszczenie muzealne jeszcze przed jego oficjalnym otwarciem, gdym gościł w Krakowie poza sezonem turystycznym, w obawie przed natłokiem turystów. Podobnie jednak jak i autor listu zamieszczonego w „Skrzydlatej Polsce" w numerze 8 z br. Stanisław Arciszewski („Samoloty w muzeum"), nie mogę nie wyrazić zdziwienia z powodu pewnych zjawisk. Nie mam tu na myśli nie przeprowadzonej rewindykacji polskiego sprzętu lotniczego z Rumunii, na co był czas być może 20 lat temu, nie warto także chyba wspominać samolotu „Spitfire" (nawiasem mówiąc w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie znajdował się nie jeden, ale dwa egzemplarze tego samolotu), historia zaglądy którego jest zbyt żenująca, aby ją na tym miejscu szerzej omawiać.

Czemu natomiast należy przypisać zjawisko, że cenne niezmiernie eksponaty lotnicze wciąż znajdują się poza muzeum, jak chociażby masowo używany w lotnictwie polskim samolot myśliwski Jak-9? Egzemplarz tego samolotu posiada Muzeum Wojska Polskiego, a także gdyńskie Muzeum Marynarki Wojennej. Jakie to przeszkody nie do pokonania nie pozwalają umieścić Jaka z Gdyni (gdzie jest jakby trochę „przyklejony" sztucznie do całości zbiorów) w hangarze porakowickiego lotniska? Miejscem przechowywania dość wrażliwych na wpływy atmosferyczne samolotów jest właśnie krakowskie muzeum, gdzie znajdą (jeżeli nie dziś, to jutro) lepsze warunki do ekspozycji, staranniejszą i fachową opiekę konserwatorską, a co najważniejsze, nie będąc wystawianymi na tak obszernym terenie jak Muzeum WP, nie będą narażone na postępującą dewastację ze strony częstokroć przypadkowej publiczności, wśród której wcale nierzadko znajdzie się zwykły łobuz. Przykładem niech będzie roztrzaskana (!) ręką jakiegoś wandala pancerna, klejona szyba w gondoli bombardiera samolotu Il-28 w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie czy dziobowa część samolotu Pe-2, zakryta nieforemnie ukształtowanym kawałkiem blachy.

Wydaje mi się, że Muzeum Lotnictwa nie posiada odpowiednio silnego i możnego protektora, zainteresowanego historią lotnictwa i rozwojem tegoż, protektora, który mógłby dopomóc. Gdzie takiego protektora szukać? W artykule „Muzeum Lotnictwa w Krakowie", zamieszczonym w numerze 12 z 1969 r. „Techniki Lotniczej i Astronautycznej", dr Bronisław Dostatni zamieścił propozycję powołania społecznego komitetu rozbudowy Muzeum Lotnictwa i Astronautyki oraz zapoczątkowania zbiórki środków na ten cel, w formie cegiełek czy w jakiś inny sposób. O Towarzystwie Przyjaciół Muzeum Lotnictwa i Astronautyki mówił także w swojej wypowiedzi dla „Skrzydlatej" dyr Makowski (nr 40 z ub. r.). Są to propozycje godne najżarliwszego poparcia ze strony wszystkich, którzy z jakichkolwiek powodów chcą zamanifestować swoją więź z lotnictwem. W przypadku ogłoszenia zbiórki na ten cel, zobowiązuję się być jednym z pierwszych ofiarodawców.

Z serdecznym pozdrowieniem

Tadeusz J. Drewnik

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

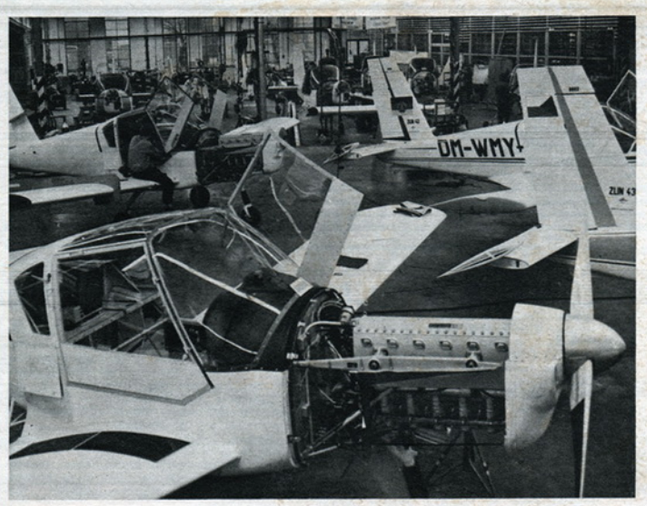
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 2.VI.1975 r. Zam. 4645. **INDEKS 37703/37505** B-90

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

W 30 rocznicę Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej przedstawiamy fotoreportaż o dniu dzisiejszym lotnictwa bratniego nam kraju. Już od pierwszych lat po wyzwoleniu spod okupacji hitlerowskiej trafne hasło: „Niebo naszym morzem" dociera szeroko do obywateli Republiki. Dociera i przekonuje o konieczności rozwijania lotnictwa dla potrzeb gospodarki narodowej. Dziś, chociaż Czechosłowacja ma (dzięki bliskiej współpracy z Polską) i dostęp do morza i własną flotę handlową — życzliwość dla spraw lotnictwa jest nadal powszechna w społeczeństwie tego kraju. Jest w CSRS dobrze rozwinięta sieć linii lotniczych krajowych i międzynarodowych, jest silny nowoczesny przemysł lotniczy oraz bogate życie aeroklubowe. Corocznie obchodzone są Dni Lotnictwa CSRS, połączone z pokazami w locie. I jeszcze jedna cecha charakterystyczna: w lotnictwie sportowym lata się tam wyłącznie na samolotach krajowych.

Współpraca lotnicza PRL i CSRS rozwija się pomyślnie w różnych dziedzinach. Informujemy o tym na bieżąco, już od 30 lat, na łamach „Skrzydlatej Polski".

W uzupełnieniu zdjęć zamieszczamy obok rozmowę okolicznościową z pełnomocnikiem do spraw lotniczych zjednoczenia „Omnipol" z Pragi. Niech fakty uzupełnią obraz. (W)



Codziennie zakłady lotnicze Moravan opuszczają nowe samoloty sportowe i turystyczne Zlin. Oglądamy właśnie linię montażową samolotów Z-42 i Z-43.

Dwumiejscowy odrzutowiec szkolno-treningowy L-39 „Albatros" — następca najsłynniejszego samolotu czechosłowackiego 30-lecia — „Delfina" L-29.

DZIEŃ LOTNICZEJ CZECHOSŁOWACJI

Szczególnie lubiany przez pilotów aeroklubowych CSRS dwumiejscowy samolot sportowy Zlin-42 o sylwetce rasowej maszyny turystycznej (zdjęcie z lewej). Silnik 180 KM.

Małe turbośmigłowe samoloty komunikacyjne dla 12–19 pasażerów i 2 osób załogi L-410A „Turbolet" coraz częściej można spotkać na liniach krajowych Czechosłowacji. Samoloty te przeszły też pomyślnie próbną eksploatację w różnorodnych warunkach klimatycznych ZSRR.

Najnowszy 2-miejscowy Zlin Z-726 „Unieversal" spełnia w aeroklubach rolę rzeczywiście uniwersalną: szkoli, trenuje, uczy akrobacji. Silnik 180 KM lub 210 KM.

Do szkolenia i treningu służy dwumiejscowy szybowiec L-13 „Blanik". Zastosowanie metalu pozwoliło rozwinąć produkcję na skalę naprawdę przemysłową.

Jednomiejscowe samoloty akrobacyjne Zlin Z-526 AFS „Akrobat Special" są dobrze znane również u nas (zdjęcie z lewej).

Zdjęcia: Archiwum.

Nasz rozmówca dyr. Jiří Matula

TECHNIKA LOTNICZA W ROKU JUBILEUSZU 30-LECIA CSRS

Panie Dyrektorze! Jak można scharakteryzować obecny stan przemysłu lotniczego CSRS, w roku Jubileuszu 30-lecia?

Czechosłowacki przemysł lotniczy ma ponad 50-letnią tradycję. Obecnie reprezentuje go zjednoczenie „Aero — Czechosłowackie zakłady lotnicze" w Pradze, skupiające wytwórnie: Aero (Vodochody), Rudý Letov (Praha), Let (Uherské Hradiště), Moravan (Otrokovice), Motorlet (Praha), Technometra (Praha), Jihlavan (Jihlava), Mikrotechna (Praha), Mesit (Uherske Hradiště), Jihočeské strojírny (Velešín), Strojmetal (Kamenice), Cenkovské strojírny (Cenkov) oraz ośrodek naukowo-badawczy Výzkumný a zkušebný ústav (Praha). Program produkcyjny obejmuje: odrzutowe samoloty szkolno-treningowe, małe samoloty komunikacyjne, samoloty sportowe, szybowce oraz osprzęt i produkcję uboczną dla innych dziedzin przemysłowych.

Programy wiodące, to: kompleksowy system szkolno-treningowy L-39 oraz system związany z małym samolotem komunikacyjnym L-410 „Turbolet". Poza tym produkujemy samoloty śmigłowe z rodziny „Trenerów" (Z-726 i Z-526 AFS) oraz z rodziny Zlinów „40" (Z-42 i Z-43). Produkuje się również szybowce metalowe L-13 „Blanik".

Co można uznać za wizytówkę czechosłowackiej techniki lotniczej?

Trudno tu odpowiedzieć jednoznacznie. Muszę więc wspomnieć, że najbardziej udaną konstrukcją 30-lecia CSRS był bezsprzecznie odrzutowy samolot szkolno-treningowy L-29. Jego seria liczyła ponad 3500 maszyn, co jest rekordem światowym dla tego rodzaju samolotów. Ponad 80 proc. poszło na eksport. Można śmiało powiedzieć, że ten właśnie samolot rozsławił w świecie nie tylko nasz przemysł lotniczy, ale i Czechosłowację jako kraj. L-29 nie jest już produkowany, ale chcielibyśmy, żeby najnowszy jego następca samolot L-39 (który jest częścią całego systemu szkolno-treningowego) kontynuował sukces.

Nie mniej udanym programem produkcyjnym była rodzina samolotów sportowych „Trener". Zakłady Moravan wyprodukowały prawie 1500 samolotów: Z-26, Z-126, Z-226, Z-326, Z-526 w różnych wersjach. Z tego ok. 70 proc. poszło na eksport. Na samolotach „Trener" uzyskano wiele sukcesów w mistrzostwach świata oraz w zawodach międzynarodowych w akrobacji lotniczej.

Muszę też powiedzieć o 2-miejscowym szybowcu metalowym L-13 „Blanik", który lata w prawie 40 krajach i ma obecnie na swym koncie 6 rekordów świata. A także o znanych spadochronach produkcji CSRS.

Warto może dodać jako ciekawostkę, że ponad 400 lotnisk w krajach RWPG zostało dotąd wyposażonych w czechosłowackie urządzenia lotniskowe: radiolokacyjne, oświetleniowe i inne.

A co nowego w przemyśle lotniczym CSRS w zakresie specjalizacji, współpracy i integracji w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej krajów socjalistycznych?

Zgodnie z długoletnią koncepcją rozwojową naszego przemysłu lotniczego, która jest oparta o współpracę międzynarodową, RWPG określiła w 1965 r. specjalizację produkcyjną CSRS z uwzględnieniem już istniejących wytwórni i ośrodków rozwojowych. Nasz kraj jest więc producentem odrzutowych i śmigłowych samolotów szkolno-treningowych oraz małych samolotów komunikacyjnych. Te właśnie programy produkcyjne będą w ramach specjalizacji krajów RWPG rozwijane w CSRS również w przyszłości. Do dziedziny specjalizacji CSRS można jeszcze dodać rozwój i produkcję lotniskowej techniki radiolokacyjnej.

W ubiegłym roku dokonano pewnych ustaleń pomiędzy przedstawicielami przemysłu lotniczego CSRS i PRL w zakresie wzajemnej wymiany doświadczeń technicznych oraz możliwości kooperacji produkcyjnej materiałów lotniczych. Podobne ustalenia o współpracy i kooperacji są przeprowadzane z pozostałymi krajami RWPG. Problem współpracy jest bardzo szeroki, a technicznie bardzo ważny, zwłaszcza przy rozwoju nowych konstrukcji.

Dziękujemy za rozmowę, a przy okazji Jubileuszu CSRS życzymy wszystkim ludziom lotnictwa bratniej Czechosłowacji wielu sukcesów zawodowych i osobistych.